CONSIDERAZIONI

SU I

MEZZI DA RESTITUIRE

IL VALORE PROPRIO

A' DONI

CHE HA LA NATURA LARGAMENTE CONCEDUTO

AL REGNO DELLE DUE SICILIE

DEL COMMENDATORE

Carlo Afan de Rivera

La civiltà reale delle nazioni non consiste nelle opinioni e nelle maniere, ma sì bene nella loro prosperità.

VOL. III.°

NAPOLI,

DALLA STAMPERIA E CARTIERA DEL FIBRENO

Strada Trinità Maggiore, N.° 26.

1842.

AL LETTORE.

Allorchè nel 1832 pubblicai per le stampe le mie *considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente conceduto al regno delle due Sicilie,* era mio intendimento di applicarle ugualmente alla Sicilia ulteriore. Benchè ne fossi stato lontano fin dal 1818, pure ne avea in pronto i materiali da me raccolti dal 1800 al 1818, durante il quale periodo prima come uffiziale del genio, poscia come uffiziale dello stato maggiore dell'esercito, e più tardi come sotto direttore dell' officio topografico ebbi l'occasione e la cura di discorrerla in tutte le direzioni e di studiarne attentamente le circostanze fisiche topografiche ed economiche. Intanto dal provvido Sovrano Ferdinando I.° introdotte nella Sicilia le leggi e

*

le instituzioni civili conformi a quelle della parte continentale de' reali dominî, era d'uopo sormontare molte difficoltà prodotte da pregiudizî, da abitudini locali e soprattutto da privati interessi. Nè a vincerle erano stati bastevoli gli sforzi fatti da' distintissimi personaggi a' quali era confidata la superiore direzione delle strade, de' boschi, de' bonificamenti e degli altri rami dell'economia politica. In tale condizione di cose, mentre io non avea un'influenza diretta su quella parte bella delle due Sicilie, i riguardi dovuti a que' personaggi non mi permettevano la continuazione dell'impreso lavoro.

Era serbato al genio del nostro sapientissimo Principe il superare gradatamente tutte le accennate difficoltà, il rendere meglio uniformi le instituzioni civili ed il gittare le fondamenta stabili della prosperità della Sicilia ulteriore. Col disegno di esaminare con la propria ispezione le circostanze locali ed i bisogni de' suoi sudditi, nel 1838 fece il giro della Sicilia. Fatto tesoro di precise nozioni

sullo stato delle cose, verso la fine di quell' anno nel dare con diversi reali decreti molti ordinamenti di pubblica amministrazione, statuiva ancora le strade più importanti da costruirsi ed a me come direttor generale di ponti e strade commetteva l'incarico d'invigilare su tutte le opere pubbliche. Nella state del 1840 mi chiamò al suo seguito in Palermo per riordinare il servizio delle opere pubbliche e del ramo forestale. Col medesimo intendimento in febbraio 1841 mi ordinava di fare un giro d'ispezione per la Sicilia e di mettermi di concerto con gl'intendenti e con le deputazioni delle opere pubbliche per promuovere la costruttura delle strade e l'esecuzione delle altre opere pubbliche.

Dopo il corso di molti anni discorrendo di nuovo la Sicilia in diverse direzioni sentiva ridestarsi più fervente nel mio cuore lo zelo di contribuire, per quanto fosse in mio potere, alla sua prosperità. Da per tutto tra me gl' intendenti e le deputazioni delle opere

pubbliche fu gara di premura e d'interesse nell'investigare i mezzi più convenienti e nel prendere i provvedimenti più opportuni per mandarsi ad esecuzione le strade disegnate dalla sapienza di S. M. Questo accordo e questo reciproco concorso nel tempo stesso eccitavano la mia riconoscenza verso i ragguardevoli personaggi che mi facevano così benevola accoglienza ed infiammavano vieppiù il mio zelo nel fare i massimi sforzi per meglio conseguire lo scopo della mia importante missione. Tranne le ore concedute al sonno per ristorare le forze, non distrassi un sol momento nè ùn sol pensiero da quella occupazione. Per meglio contemplare la conformazione del paese io faceva a piedi le aspre salite e viaggiai a cavallo da Catania a Noto. Le descrizioni topografiche delle diverse province rendono testimonianza della mia solerzia nel ripetere lo studio delle circostanze fisiche e topografiche della Sicilia, che molti anni prima non avea mai tralasciato occasione di esaminare attentamente e di notare.

Raccolte queste nuove nozioni e meditazioni fui in grado di compilare tre elaborati rapporti, ne' quali sotto vedute generali e speciali trattai delle opere pubbliche provinciali, di quelle regie e de' mezzi di provvedere alla loro esecuzione. Da questo mio precedente lavoro ho ricavato molto profitto nel compilare queste mie considerazioni.

Per ordine sovrano verso la metà di settembre 1841 mossi da Napoli alla volta di Messina per indi recarmi al torrente Zappulla al di là del capo di Orlando, affin di esaminare i lavori di bonificamento che ivi si eseguivano. Io era ritornato in Messina, allorchè ivi sopraggiunse S. M. che si degnò condurmi al suo seguito nel nuovo giro che intraprese per la Sicilia. Da Catania a Messina, dalla marina di Noto al molo di Girgenti e da questo ultimo luogo a Trapani ed indi a Palermo si costeggiò sempre il lido con un bastimento a vapore, e così ebbi l'occasione di contemplare in prospetto dal mare la disposizione e conformazione del suolo di una

gran parte della Sicilia. Inoltre da Girgenti si andò per terra a Caltanissetta ed indi per un'altra via si fece ritorno nella prima città. Mi era stato ingiunto di conferire con ciascun intendente intorno alle opere pubbliche della respettiva provincia, per indi insieme con lui umiliare a S. M. la situazione delle cose ed implorare gli opportuni provvedimenti. Anche in questa occasione gl'intendenti mostrarono il massimo impegno, e l'animo del Re intento sempre a promuovere la prosperità de'suoi sudditi rimase soddisfatto dello zelo che mettevano in sì importante faccenda quegli alti impiegati. Dal loro canto le popolazioni ripetevano vive instanze per la pronta costruttura delle strade, ed i decurionati dei comuni interessati proponevano i mezzi di esecuzione.

In questo altro giro per la Sicilia S. M. esaminava attentamente i bisogni delle popolazioni, con benevolenza ne accoglieva le suppliche ed investigava i più utili miglioramenti da intraprendersi. Giunta in Palermo dedicò

tutte le sue cure a stabilire le basi della prosperità di quella interessante parte de' suoi reali dominî. Con profonda sapienza dettò le istruzioni per lo scioglimento della promiscuità de' dritti sulle terre, per la ripartizione delle terre de' demanî comunali a' cittadini non possidenti, per l'abolizione de' dritti e degli abusi feudali ancor sussistenti, per la restaurazione de' monti e pel bonificamento de' terreni palustri o devastati. Statuiva inoltre che ogni provincia avesse amministrato le somme che si riscuotevano per la tassa dell'uno e mezzo per cento, approvava le deliberazioni de' decurionati relative alle tasse graduali sulle terre adiacenti alle strade da costruirsi, ed accordava sussidî su i fondi regî alle strade di maggior importanza e di più difficile esecuzione. In fine con saggi provvedimenti emendava i disordini e difetti che si notavano ne' diversi rami dell'amministrazione pubblica.

Profondo ammiratore dell' alta sapienza e delle benefiche mire di S. M. che dettava i

provvedimenti più salutari ed opportuni per operare la prosperità della Sicilia, giudicai di essere giunta la favorevole occasione di pubblicare il terzo volume delle mie *considerazioni* su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente conceduto al regno delle due Sicilie. Le disposizioni legislative dirette a promuovere tutti i miglioramenti necessarî erano già emanate dalla sapienza del Principe, e si trattava perciò di farne lo sviluppo sotto i diversi rapporti economici e l'applicazione alle speciali circostanze. Era dunque ben definito il programma della continuazione della mia opera ed il mio lavoro dovea principalmente consistere nell'esibire il comento delle anzidette disposizioni legislative, nell'esaminare sotto i veri punti di veduta le circostanze generali e peculiari della Sicilia e nell'investigare e calcolare i miglioramenti da intraprendersi, i mezzi di esecuzione ed i vantaggi che ne risulteranno.

I lunghi studî da me fatti dal 1800 al 1818

sulle circostanze fisiche topografiche ed economiche della Sicilia, i quali erano stati ripetuti nel 1840 e nel 1841 con vedute più estese e con meditazioni più profonde, ed i doveri della mia carica, il cui instituto ha per principale scopo investigare progettare e dirigere i miglioramenti di ogni maniera in molti rami dell' economia politica, m' ingiugnevano l'obbligo di rendere di pubblica ragione le nozioni da me acquistate nell' esercizio delle mie funzioni a spese dello Stato. Dall'altro canto la conscienza di essermi renduto meritevole della degnazione del mio Sovrano nel secondare le sue generose e benefiche mire, e della benevolenza de' Siciliani nel prestare ad essi utili servigî, è il solo degno premio della somma devozione con cui ho adempiuto a' doveri della mia importante missione. Il medesimo scopo ha infiammato il mio zelo nel durare la fatica di compilare queste mie considerazioni, che ben si può dire essere state il frutto delle mie veglie; poichè in breve tempo ho dovuto condurre a termine un tal

lavoro, senza tralasciare le cure del mio laborioso officio. Per questi titoli mi fo ad invocare l'indulgenza del pubblico se in questa opera non osserva un elaborato ordinamento.

CONSIDERAZIONI

SU I MEZZI DA RESTITUIRE

IL VALORE PROPRIO

A' DONI CHE HA LA NATURA LARGAMENTE CONCEDUTO

AL REGNO DELLE DUE SICILIE.

Cenno sulla struttura geologica della Sicilia.

Dalle montagne delle Alpi, che formano il dorso più elevato dell'Europa, si spicca quasi nel mezzo del Mediterraneo la penisola italica, su cui secondo la sua lunghezza s' innalza una continuata catena di montagne detta degli Appennini, la quale conformata in varî gruppi distende secondo diverse direzioni le sue numerose diramazioni fino al mare. Le due Sicilie separate dall' angusto canale o stretto del Faro, o di Messina ne formano la parte più sporgente. Gli Appennini sono per la più parte composti di rocce calcaree, o queste soprastano al masso di argilla o consistono soltanto in grandi masse di ar-

gilla. Nelle Calabrie predominano gli scisti i gneis ed i graniti, che sono distinti dai geologi per terreni primitivi. Della stessa struttura e conformazione sono i monti della Sicilia ulteriore dalla punta del Faro fino all' incontro del gran vulcano Etna, o Mongibello. Come nella citeriore da' monti del Cilento fino al capo delle Armi la catena o le sue principali diramazioni distendono scoscese le falde sul mar Tirreno, così nell' ulteriore al mare stesso soprastano per lo più scoscesi i monti dalla punta del Faro fino alla punta di S. Giuliano presso Trapani. Parimente come innanzi alla costa del Tirreno nella citeriore sorgono le isole vulcaniche di Procida, d' Ischia, di Ponza, di Palmarola, di Zannone, di Ventotene, e di S. Stefano, così innanzi a quella dello stesso mare nell'ulteriore si veggono le sette isole Eolie di natura vulcanica, tra le quali quella di Stromboli è tuttavia un vulcano ardente. Quasi nel mezzo della citeriore il suolo ha ricevuto una speciale conformazione per l'eruzioni de' vulcani. Erano però essi tutti estinti e pareva calmata la forza prorompente della materia ignivoma di che si compone la massa interna del nostro globo, quando il Vesuvio da 19 secoli indietro ripigliò le sue frequenti eruzioni. Verso la metà del XVI secolo nella regione bruciata delle vicinanze di Pozzuoli proruppe un vulcano il quale si estinse, dopo aver fatto sorgere dal mare, dal lago Lucrino e dalle campagne contigue una collina che fu denominata il Monte nuovo. Nella Sicilia ulteriore situata all'estremità dell' Europa si sono conservati ardenti

il vulcano di Stromboli e l'altro di Mongibello, il quale è il massimo tra tutti gli altri. In essa presso il capo Boeo della costa bagnata dal mare Africano sorse nel 1836 dal fondo del mare un nuovo vulcano, che si estinse dopo breve tempo. Le materie eruttate essendo di poca tenacità furono disperse dalle tempeste, ed ivi rimase un banco simile a quelli che in gran numero si trovano coperti dalle acque innanzi le coste delle due Sicilie.

La forza prorompente della massa ignivoma di che si compone l'interno del nostro globo, sembra conservarsi energica sotto il suolo delle due Sicilie dopo aver dato ad esse l'attuale loro conformazione. Dell'esistenza di quella interna massa ignivoma i geologi non hanno più dubbio dopo le osservazioni della progressiva elevazione di temperatura a misura che si penetra a maggiore profondità. Ne danno miglior prova i vulcani che si debbono riguardare come gli sfiatatoî degl'immensi interni serbatoî ardenti. L'eruzioni delle liquide lave di fuoco che s'innalzano per migliaia di palmi sul livello del mare, fan congchietturare, che le correnti elettriche rendano intensa l'azione della combustione, per la quale si mettono in fusione le terre, i fossili ed i minerali, e che esse imprimano una potentissima forza prorompente alla massa ignivoma. I fulmini che vedi lanciarsi in alto dal cratere del Vesuvio in tempo dell'eruzioni, porgono manifesto indizio che il fluido elettrico sia il potentissimo agente che operi la fusione di quelle materie, e ne sospinga violentemente in

alto la massa liquida. In questo mirabile lavorio sotterraneo della natura è ben da notarsi che delle materie messe in fusione per un elevatissimo grado di calorico si deve grandemente aumentare il volume, e che la irresistibile forza del dilatamento congiunta a quella molto più poderosa delle correnti elettriche dovea necessariamente produrre il sollevamento del suolo soprastante. Inoltre a misura che si operavano i primi sollevamenti, vieppiù si accumulavano negli spazî allargati le materie sospinte, le quali così acquistavano maggior forza per sollevare più in alto il suolo soprastante. Nel tempo stesso ove si produceva il voto per effetto dell' allontanamento delle materie sospinte sotto i sollevamenti, ivi doveano avvenire i grandi sprofondamenti di suolo. Finalmente ne' margini tra i sollevamenti e gli sprofondamenti dovea operarsi la frattura del suolo, e le terre scoscendendo dalla cima della frattura fino al piano del suolo sprofondato doveano prendere una scarpa corrispondente alla loro tenacità. A queste cause pare che si debba attribuire la formazione delle ampie valli e de' vasti bacini che si veggono cinti di elevate montagne. Lungo la costa del mar Tirreno ove i monti più elevati mostrano i maggiori sollevamenti, ivi sono avvenuti più prossimi gli sprofondamenti. Ivi le pendici che s' innalzano sul mare con pendenze scoscese, o con facce quasi verticali, annunziano manifesta la rottura delle rupi per effetto dello sprofondamento del suolo contiguo. Questi medesimi indizî si appalesano ne' fianchi de' monti che soprastano

alle valli ed a' bacini, ove si osservano quasi a picco le facce di alcune rupi.

I numerosi vulcani estinti che osservi nella Sicilia citeriore, e le tante isole vulcaniche, le quali sono surte dal mare di rincontro alle coste di quella ed alle altre dell' ulteriore, ti mostrano chiaro quanto fosse stata potente la forza della massa ignivoma che si apriva lo sbocco a traverso del suolo soprastante di grande spessezza, e che era sospinta e lanciata a grandi elevazioni. I tre vulcani ardenti il Vesuvio, lo Stromboli ed il Mongibello porgono manifesta prova che tal è la sua energia che tuttavia sospigne fuori dalle sue elevate bocche grandi lave di ardenti materie nello stato di fluida fusione. Se il Vesuvio e lo Stromboli si annoverano tra gli elevati monti, l'Etna cede in altezza soltanto a poche sublimi vette delle Alpi. Questo monte ha la forma di un gran cono, la cui base ha il perimetro di 90 miglia legali in circa. È perciò prodigiosa l' altezza da' profondi sotterranei spechi fino alla vetta donde le lave fluide si gittano or per l' una, or per l' altra delle falde del monte. Quando poi le lave ricadendo verticalmente nel cratere ne chiudono lo sbocco, la materia ignivoma si apre ne' fianchi nuovi crateri secondo una linea di minor resistenza. Se a tal materia così violentemente agitata e sospinta si appongano ostacoli che ritardino il suo sbocco di vulcaniche eruzioni, essa co' suoi potentissimi conati scuote il suolo di estese regioni: vale a dire, produce que' tremuoti a' quali le due Sicilie sono spesso spesso soggette. È ben da

notarsi che contemporanei essi sogliono essere nelle due opposte regioni adiacenti al canale di Messina. In quelli tanto spaventevoli del 1783 erano nel medesimo istante adeguate al suolo le città di Messina e di Reggio co' loro dintorni. In uno de' più violenti fu gagliardemente scosso il fondo del canale, e le acque sconvolte andarono a sommergere in Scilla le abitazioni all' elevazione di oltre a 50 palmi.

Le accennate osservazioni rendono manifesto al geologo, che al disotto del fondo del canale di Messina ad una gran profondità esista un vastissimo fornello di materia ignivoma. Allorchè questa è messa in fusione ed è agitata e sospinta dalle correnti elettriche, va a sboccare ne' due crateri di Mongibello e di Stromboli. Quando poi lo sbocco incontra ostacoli, la concussione che imprime nel suolo soprapposto, vi produce i tremuoti. Da' fenomeni de' tremuoti e delle eruzioni de' vulcani ardenti puoi argomentare quanto fosse stata prodigiosa la forza della massa ignivoma interna, che fece emergere dal fondo del Mediterraneo il montuoso suolo delle due Sicilie. Forse in que' tremendi cataclismi la massa ignivoma si aprì altrettanti sbocchi quanti sono i vulcani estinti ed ardenti. Il loro immenso solido aggiunto a quello di gran lunga maggiore formato da' sollevamenti ti mostra bene di quanta estensione sieno stati i profondamenti nella stessa superficie de' sollevamenti e nel fondo del mare che circonda le due Sicilie. L'elevate montagne della Calabria inferiore, quelle dell' opposta Sicilia, il Mongibello la cui base ha il

perimetro di 90 miglia legali, e le isole Eolie ci annunziano quali estesi sprofondamenti abbiano dovuto succedere nel fondo de'due mari contigui. Forse nell'atto de'sollevamenti l'angusto istmo che congiugneva le due Sicilie, formò parte del profondamento avvenuto accanto all'elevate montagne delle Calabrie. E siccome la Sicilia presenta un angolo acuto verso la Calabria, così un picciolo voto dovea corrispondere sotto un picciolo sollevamento, e per conseguenza ivi non potendo essere grande lo sprofondamento, le falde de' monti doveansi disporre a piano inclinato. All' incontro accanto alla gran massa de' monti dell' estrema Calabria dovea corrispondere immenso voto, e quindi sprofondandosi il suolo in un abisso doveansi spezzare i fianchi de'monti granitici, e le loro facce rimanere quasi a picco sul riempimento delle grandi voragini. Infatti lungo la costa della Calabria dalla punta del Cavallo alla foce del fiume Petrace, vedi spezzate le rupi granitiche con facce verticali o scoscese dall' alto ciglio de' fianchi fino al profondo mare sottoposto.

L' ipotesi de' sollevamenti e sprofondamenti è l' immediata conseguenza delle osservazioni dello spezzamento de' fianchi de' monti di roccia compatta, i quali conservano quasi verticali le facce della rottura. Senza una tale ipotesi non sapresti spiegare la causa della disposizione quasi verticale delle facce della rottura de' fianchi de' monti granitici soprastanti al mare di rincontro alla Sicilia, di quelli anche granitici del capo delle Armi in Calabria, de' monti

calcarei della costa di Amalfi, de' capi di Tindaro, di Calavà e di Orlando in Sicilia, e di mille altri. Simili spezzamenti degli elevati fianchi di monti di roccia compatta osservansi ne'contorni di vasti bacini chiusi da monti e nelle ampie valli. Spesso facevamo queste osservazioni, allorchè ci riusciva di esaminare attentamente la struttura dell' isolato monte Ercta o Pellegrino presso Palermo, e dell'altro che gli sorge vicino verso maestro e che si appella Capo di Gallo. Il primo è composto di roccia calcarea compatta, ed in tutto il suo contorno dal ciglio superiore verso il piede si veggono le facce scoscese o quasi verticali per l'altezza di cinque in seicento palmi. Inoltre nella parte inferiore tanto nel lato che sorge sul mare, quanto in quello che soprasta alla pianura di Mondello, e nell' altro che s'innalza sulla valle detta de' Colli, è appoggiata appiè delle facce verticali una scarpa formata di grossi macigni della stessa roccia, che sono ammucchiati confusamente insieme. Nelle anzidette facce si osservano grandi punte sporgenti e cavità che annunziano la violenza della rottura. Sono dunque manifesti e certi in tutto il contorno di quel monte i segni del violento staccamento di quelle porzioni che lo congiugnevano co' vicini monti o formavano il piano inclinato verso i luoghi inferiori. Ma volgendo lo sguardo all' intorno non discerni il sito ove si sieno ammucchiate le immense masse rovinate. La mentovata picciola scarpa appiè delle facce quasi verticali che s'innalzano al di sopra per cinque in seicento palmi, può accennare soltanto la cima delle

grandi rovine sprofondate nell'abisso. Il capo di Gallo presenta egualmente le facce scoscese e verticali verso il mare, ma nel lato che soprasta alla pianura di Mondello distende le falde inclinate sotto un angolo di 30 a 40 gradi coll' orizzonte. Questa depressa pianura adiacente alla curvatura del profondo seno di mare che s' interna tra i due monti Pellegrino e Gallo, sembra aver formato parte dello sprofondamento. Il fianco del secondo monte che distende verso la pianura anzidetta le falde con l' indicata inclinazione, accenna che da quel lato la massa del monte non era compatta da sostenersi dopo la frattura con facce verticali, e che perciò dovea conformarsi a scarpa con l' inclinazione corrispondente alla tenacità delle materie.

Qualunque ipotesi si voglia ammettere rispetto alla formazione de' monti, essa non potrebbe dare soddisfacente spiegazione di quelle facce verticali che per una smisurata altezza si veggono soprastare al mare alle valli ed a' bacini. Esse porgono manifesto indizio dello spezzamento de' fianchi de' monti, ma non è agevole mostrarne la causa ed additare i siti occupati dalle grandi masse rovinate. Ben troppo si attribuirebbe alla forza de' cavalloni del mare, se si volesse supporre che avessero scavato profondissime mine appiè di quei monti da farne cader giù immense masse. Anche in questa ipotesi i cavalloni non avrebbero potuto distruggere e trasportar via grosse rupi di roccia compatta, che ivi sarebbero rimase come testimonî dello spezzamento. Nè ivi potresti spiegare lo

sgombramento delle grandi rupi ad una profondità, alla quale non è attiva l'agitazione delle onde. Molto meno ne' chiusi bacini e nelle sinuosità delle ampie valli potresti immaginare, che il picciolo volume delle acque fluenti avesse potuto scavare profondissime mine sotto le falde de' monti di roccia compatta da produrvi immense rovine e poscia avesse avuto la forza di trasportar via tutte le rocce cadute.

Non dà per certo soddisfacenti spiegazioni dello spezzamento de' monti l'ipotesi, che un tempo le acque del mare giugnevano sull' alto di que' monti, ove osservansi conchiglie e fossili marini. Nè si potrebbe comprendere come sulle vette di alcuni monti esistessero alluvioni fluviali senza vedersi all'intorno alture maggiori, dalle quali avessero potuto discendere. Un lavoro pur troppo vasto ed attivo si dovrebbe attribuire al movimento dell' elevato Oceano nel corrodere e distruggere altissimi monti, nel trasportarne altrove i frantumi e nel disporre questi ultimi in mille diverse fogge. Posto che le rocce stratificate fossero state formate dalle deposizioni delle terre che erano trasportate in soluzione dalle acque, non si saprebbe concepire la causa che avesse fatto inclinare gli strati di molte rocce all' orizzonte. Intanto volendosi concedere tanta virtù all' azione delle acque in un illimitato periodo di secoli, non si saprebbe immaginare un abisso, dal quale si fosse ingoiato l' immenso volume di acqua che per molte migliaja di palmi di elevazione copriva la superficie del globo, per quanto grandi si volessero sup-

porre le perdite e le evaporazioni. È certamente l'acqua uno de' primi ministri della natura per modificare e cambiare l'aspetto fisico della superficie del globo. Sono però i suoi lavorii lenti progressivi e quasi uniformi. All'incontro il fluido elettrico, il calorico ed altri potentissimi agenti, i quali specialmente manifestano la loro violenza nell'esplosioni de' vulcani e negli spaventevoli tremuoti, che mettono a soqquadro estese regioni, sono i suoi ministri impetuosi che operano le grandi catastrofi o trasformazioni. Calmata la furia della loro violentissima azione, essi lasciano all'acqua, all'affinità chimica e meccanica, ed alla gravità la cura di conformare con lavorio lento ed uniforme le opere di getto o abozzate in grande nella prima fusione. Anche dove l'opera delle acque abbia preceduto quella delle cause violente, si può spiegare l'inclinazione degli strati delle rocce disposti orizzontali dalle acque. Imperocchè sollevate in alto le grandi masse, i fianchi di queste doveansi necessariamente inclinare verso i luoghi inferiori. Ben gravi meditazioni si presentano alla mente del geologo nel contemplare la struttura, e la disposizione delle diverse parti del nostro globo. Se misteriosi sono i lavori della natura nel conformare la materia esposta a' nostri sensi, è audace temerità il volere indovinar quelli che essa opera nelle parti interne. Da per tutto si presenta l'occasione di ammirare l'infinita sapienza del Creatore, e senza ostentazione di scienza ognun deve limitarsi a studiare ed esporre i fenomeni che osserva.

Da' fenomeni solamente e dalla struttura geologica che osserviamo, la nostra mente non può congbietturare lo stato primitivo del nostro globo ed i grandi cataclismi che han fatto cambiare l'aspetto fisico delle sue diverse parti. Se però da' cambiamenti operati da' nostri vulcani vogliamo trarre induzione delle cause che han prodotto quelli di gran lunga maggiori avvenuti nella primitiva conformazione della superficie del nostro globo, ci deve parere probabile che la massa ignivoma interna allorquando era in maggior agitazione, avesse dovuto operare il sollevamento del continente che circonda la conca del Mediterraneo. Rimaso il voto sotto il suolo di questa conca, ivi dovea avvenire lo sprofondamento formandosi un bacino depresso nel quale per lo stretto di Gibilterra si aveano a scaricare le acque dell'Oceano. Inoltre dopo la primitiva conformazione dell'anzidetto continente le grandi masse sollevate doveano comprimere le ignivome sottoposte e togliere a queste la forza di dilatarsi e di esercitare i loro sforzi secondo la primitiva direzione. Quindi la loro violenta azione dovea esercitarsi per le linee di minor resistenza che presentava la depressa conca del Mediterraneo, producendo nuovi sollevamenti e nuovi sprofondamenti, o prorompendo con esplosioni vulcaniche. Sembra perciò essere più tardi emerso fuori dalle acque il suolo dell'Italia inferiore, della Sicilia e delle altre isole del Mediterraneo per effetto de'nuovi sforzi della massa ignivoma interna. Nè si può dubitare che questa sia ancora in agitazione sotto il suolo

delle due Sicilie, quando si osservano in atto i tre soli vulcani ardenti che esistano intorno alla conca del Mediterraneo, quando nel XVI secolo si vide sorgere presso Pozzuoli il Monte nuovo e quando presso Marsala prorompea dal fondo del mare nel 1836 una nuova isola che fu poscia distrutta da'flutti marini.

Intanto siccome le ultime produzioni sono sempre le più predilette, così la natura è stata oltremodo liberale nel distribuire i suoi doni alle due Sicilie. È sommamente propizio alla vegetazione il clima nel quale esse sono situate, ed essendo il loro suolo per la più parte montuoso, il clima medesimo presenta molte gradazioni adatte a svariate produzioni. La loro superficie di poca larghezza, circondata dal mare è fecondata dalla copiosa rugiada prodotta pel condensamento dell'immenso volume dell'evaporazioni che specialmente nella state si sollevano dal mare circostante. I monti variamente conformati esercitano la più benefica influenza sulle sottoposte valli e pianure, come si è mostrato nel secondo volume di questa opera. Il suolo vulcanico di svariata composizione è per lo più di una fertilità straordinaria, che non suole spossarsi per continuate coltivazioni. Le terre e le ceneri vulcaniche trasportate dalle acque o da'venti servono di concime agli altri suoli, su i quali si spargono. In somma di alto pregio sono i vantaggi che offre il suolo delle due Sicilie, ed i modi più opportuni per far valere questi straordinarî doni formano il subbietto del nostro lavoro.

Descrizione topografica.

Qualunque sia stata la causa della separazione delle due Sicilie, si può riguardare come un fiume il canale che le divide; poichè giunge appena ad un miglio e mezzo la larghezza tra la torre del Cavallo nella Calabria e la punta del Faro. La Sicilia ha una figura triangolare, e l'anzidetta punta chiamata anche capo Peloro è uno de' tre principali promontori o de' tre vertici del triangolo. Dalla punta del Faro per tre miglia la costa della Sicilia volgendosi a mezzogiorno è parallela a quella della Calabria, ch'è rivolta a settentrione. Da ciò deriva che ad una certa distanza ti sembra che le due coste non sieno separate da un canale, ma che ivi il continente faccia continuazione. In fatti andando da Napoli a Messina, se in distanza di 10 in 12 miglia guardi dal mare le coste della Calabria e della Sicilia, scorgi a sinistra prolungarsi verso mezzogiorno la catena degli Appennini sulla quale signoreggia l'elevata montagna di Aspromonte. A destra vedi innoltrarsi verso libeccio in direzione alquanto divergente l'altra catena, le cui falde settentrionali sono bagnate dal Tirreno. Inoltre pel di sopra della cresta scopri torreggiante indietro il Mongibello, la cui elevata vetta è quasi sempre coperta di neve. A fianco della catena siciliana si osservano più depressi i contrafforti che si distendono verso la punta del Faro, e sembrano ivi formare una valle il cui fondo è lo stretto o canale di Messina. Così si

nasconde allo sguardo quella utilissima apertura senza la quale si dovrebbe fare il giro della costa settentrionale e di quella meridionale della Sicilia per passare nel mare Jonio.

Di figura triangolare come dinanzi si è notato è la Sicilia, la quale è la più grande isola del Mediterraneo. Il capo Peloro, o la punta del Faro, che è il vertice di uno degli angoli, è distante per miglio uno e mezzo dalla costa occidentale della Calabria ulteriore. Dal Peloro tirandosi una linea retta al capo Boco, la distanza è di dugento miglia legali incirca. La costa di questo lato più lungo è rivolta a settentrione ed è bagnata dal mar Tirreno. Di 170 miglia in circa è la distanza in linea retta tra il capo Boco e il capo Passero, e la costa di questo lato guarda mezzogiorno ed è bagnata dal mare Africano. Di cento miglia in circa è la lunghezza del lato più corto interposto tra il capo Peloro e il capo Passero, ed il lido è bagnato dal mare Jonio ed esposto ad oriente. Il suolo di questa grande isola, quasi tutto coperto di montagne, può riguardarsi come un alto piano rispetto al livello delle acque marine. Il vulcano ardente di Stromboli sorge nel mare di rincontro al capo Peloro in distanza di 20 miglia. L'isoletta di vulcano dista dal capo Calavà per 10 miglia, e le altre rimanenti cinque isole Eolie con le isolette vicine sono distanti per 20 a 25 miglia dalla costa settentrionale. A 27 miglia dal capo Gallo è situata a settentrione l'isola di Ustica. Tra la punta di S. Giuliano ed il capo Boco si veggono sparse le isole di Favi-

gnana, di Levanso e del Maretimo, le altre più vicine alla costa dette Burrone, Longa, e S. Pantaleo, e molte altre isolette minori. Vi si trovano benanche molte secche, le quali probabilmente sono gli avanzi del suolo di altre isolette distrutte dal mare. A 50 miglia dalla punta di Sorello verso libeccio sorge l'isola di Pantellaria di dieci miglia di lunghezza e di cinque di larghezza che contiene il cratere di un vulcano estinto. Tutte le anzidette isole o sono vulcani estinti, o sono state formate da esplosioni vulcaniche. È ben da notare che non si veggono isole innanzi la costa orientale, poichè quasi nel mezzo sorge dietro ad essa maestoso il Mongibello. Secondo l'ipotesi de' sollevamenti la prodigiosa forza della massa ignivoma interna che avea fatto emergere dal mare la grande isola, perdè la sua energia dacchè si aprì diversi sbocchi secondo le linee di minor resistenza indicate dalle isole e dalle secche. All' incontro dietro la costa orientale, ove forse era maggiore la violenza della massa ignivoma, questa si faceva strada per la bocca del Mongibello, formando con le lave eruttate il suo immenso cono.

Congiugnendosi con linee il capo Peloro, quello di S. Andrea e l'altro di Tindaro, lo sporgente della Sicilia verso la Calabria presenta la figura di un triangolo isoscele, i cui lati uguali hanno la lunghezza di 40 miglia legali, e la base che unisce il secondo ed il terzo capo è lunga 24 miglia in circa. Il lato rivolto ad oriente è bagnato dal mare Jonio, e quello che guarda settentrione dal Tirreno. Dal

vertice si dirige alla base un elevato dorso di montagne, il quale avvicinandosi più alla costa orientale distende più scoscese le falde, ed i contrafforti verso quel lato. Discendono meno ripide le falde de' monti stessi verso la costa settentrionale, ed ove questa è più sporgente si spicca per cinque miglia nel mare il promontorio di Milazzo, il quale è della larghezza di un miglio. Giunto quel dorso all'accennata distanza, per allontanarsi dal gran vulcano volge verso maestro, e dopo 15 miglia piega verso ponente. La catena de' monti nel suo lungo cammino fino al capo di S. Giuliano seguendo la medesima direzione verso ponente si conforma in diversi gruppi, da' quali si spiccano parecchi promontorî verso il mar Tirreno. Tra questi i principali sono distinti co' nomi di capi di Calavà, di Orlando, di Gallo e di S. Vito. Quest' ultimo è il più sporgente nel mare ed ha la lunghezza di 6 miglia e la larghezza media di miglia 2 $\frac{1}{2}$. Esso con la punta dell' Omo morto forma il più profondo golfo della Sicilia detto di Castellamare. Le falde settentrionali della catena sono intersegate da numerosi fiumi o torrenti di breve corso, tra i quali il più considerabile è il fiume Grande detto anticamente Imera settentrionale. Le valli di questi fiumi o torrenti sboccando nella costa del Tirreno si dilatano in ridenti e fertilissime pianure. Tra esse la più ampia e la più amena è quella nella quale è edificata la nobilissima città di Palermo.

Ove il dorso de' monti che formano il gran sagliente del Peloro volge a maestro ed indi a ponente, le

falde meridionali della catena scaricano le acque nel fiume Cantara, il quale accogliendo anche le acque delle falde meridionali del Mongibello mette foce nel mare Jonio. Tra quel tratto della catena e la costa orientale sorge maestoso l' indicato gran vulcano Etna, o Mongibello. La sua base il cui perimetro è di 90 miglia, ha per limiti a settentrione l' anzidetto fiume Cantara, a ponente ed a mezzogiorno il Simeto, ed a levante la costa orientale, la quale tra le foci de' due anzidetti fiumi ha la lunghezza di 26 miglia. Ove poi la catena che soprasta al Tirreno, è intersegata dal fiume Pollina che mette foce in quel mare, dalla sua cresta si spicca una gran diramazione di monti, la quale con molte tortuosità e con varî gruppi si prolunga fino alla costa meridionale. Dalle falde meridionali dell' indicato tratto della catena e da quelle orientali dell' anzidetta diramazione prendono origine i diversi fiumi, che vanno a confluire nel Simeto, il quale è il più grosso fiume della Sicilia. Del vasto bacino del Simeto fa parte la fertilissima pianura detta Piana di Catania la quale ha la lunghezza di 24 miglia e la larghezza media di 8 miglia. Essa è circondata da monti, tranne il lato orientale che è bagnato dal mare Jonio. Un principale tronco dell' anzidetta diramazione si prolunga fino al monte Lauro presso Buccheri, donde si spicca un ramo secondario di colline che digradandosi si protrae fino al capo Passero, il quale distingue il mare Jonio dal mare Africano. Questo promontorio s' innalza poco dal livello del mare e sem-

bra che l'impeto delle tempeste ne avesse distaccato l'isoletta sulla quale si vede edificato il forte di capo Passero. A libeccio del depresso promontorio innalzasi più sporgente nel mare la punta detta delle Correnti, ed innanzi ad essa sorge l'isoletta anche denominata delle Correnti, la quale pure sembra essere stata separata dalla punta per la violenza del mare. Al fianco del promontorio rivolto a greco havvi uno stagno nella conca depressa di quel basso suolo. Adiacenti all'altro lato che guarda libeccio si osservano molti stagni che han dato il nome di Seno de' Pantani a quello che profondamente s'incurva tra la punta delle Correnti e l'altra delle Formiche. È sparso di colline di svariata elevazione il suolo che dalla diramazione primaria si distende alla costa del mare Jonio, compresa tra la foce del Simeto ed il capo Passero, ed all'altra del mare Africano intercetta tra l'anzidetto capo ed il fiume Dirillo.

Dal gruppo di monti detti le Madonie che s'innalzano sulla sponda sinistra del fiume Pollina, la cresta della catena si allontana per parecchie miglia dalla costa e s'incammina fino a Corleone seguendo sempre la stessa direzione verso ponente. In questo lungo tratto si spiccano verso il mar Tirreno le diramazioni che sono tra loro separate dalle valli dei fiumi Grande, Torto, S. Leonardo e Milicia. Dalle vicinanze di Corleone la catena si dirige verso settentrione, ed indi piegando a libeccio si conforma in una profonda curvatura, dalla cui estremità anche incurvandosi dietro il golfo di Castellamare si protrae fino

al di là di Calatafimi, donde si spicca il gran promontorio detto capo di S. Vito. Ove la catena si avvicina di nuovo al Tirreno, se ne distacca una gran diramazione che contornando il bacino di Palermo spicca molto innanzi nel mare il promontorio che ha il nome di capo di Gallo. Dal medesimo tratto della catena dalle Madonie al di là di Corleone si dirigono verso il mare Africano altre tre diramazioni più vaste e più lunghe che sono divise dalle valli de' fiumi Imera meridionale, Platani, Calatabellotta e Bilici. Tra essi il più grosso è l'Imera meridionale i cui principali rami prendono origine nelle falde meridionali delle Madonie. Dalle mentovate diramazioni principali se ne distaccano molte altre secondarie, che separate tra loro per le valli di fiumi e torrenti minori s'innoltrano fino alla costa meridionale, e la cingono di montagne abbastanza elevate. Per tale disposizione e conformazione delle montagne il suolo nelle province di Girgenti e di Caltanissetta si può riguardare come un alto piano compreso tra la catena principale e la costa meridionale dalle vicinanze di Sciacca a Licata. Esso è intersegato da numerosi fiumi e torrenti ed è signoreggiato dalla cresta della catena e da quelle delle principali diramazioni.

Dalle falde settentrionali della porzione della catena che s'incurva dietro il golfo di Castellamare, discendono verso il Tirreno parecchi fiumi di breve corso, tra i quali sono i più considerabili il fiume Floti ed il fiume Freddo. Dalle falde occidentali dell'estremità della catena discende in diversi rami il

fiume Birgi che mette foce nel mare quasi nel mezzo della breve costa occidentale del Tirreno compresa tra la punta di S. Giuliano ed il capo Boeo. Nelle falde meridionali dell' ultima porzione della catena dalle vicinanze di Corleone a quelle di Calatafimi prendono origine parecchi fiumi, che si scaricano nel mare Africano. Tra quelli i più considerabili sono il Bilici, la Delia e l'altro detto di Mazzara. Tra gli anzidetti fiumi si spiccano dalla catena altrettante diramazioni di monti che si digradano in colline di poca elevazione secondo che si avvicinano alla costa. Navigando lungo il lido da Sciacca al porto di Trapani vedi poco elevata tutta quella regione, ed in lontananza discopri gli alti monti che soprastano alla costa del Tirreno. Il capo Boeo il quale innanzi di sè segna il limite tra il mar Tirreno e l'Africano, forma la parte più sporgente della diramazione che si distende verso il mare tra il fiume Birgi e quello di Mazzara. Si veggono poco elevati sul livello del mare il suolo del capo anzidetto su cui è edificata la città di Marsala, e quello delle regioni adiacenti.

Sebbene fosse quasi tutto montuoso il suolo della Sicilia, pure esso è feracissimo. La superficie delle montagne, comunque queste fossero composte di argilla o di rocce, in generale è coperta di un profondo strato di terra leggiera nella quale predomina la marna. I monti più elevati, tranne il Mongibello che torreggia su tutti gli altri, sono quelli che soprastano al mar Tirreno dalla punta del Faro a quella di S. Giuliano, ed essi per la più parte sono composti

di rocce di svariata natura. Da questo lato i monti presentando i loro fianchi spezzati con le facce quasi verticali sul mare o le loro scarpe ripidamente inclinate, mostrano bene, essere ivi avvenuti i grandi sprofondamenti. Per la medesima ragione sono più frequenti e più profonde le valli, le quali sboccano nel mare. È però fertilissimo il loro suolo ricoperto del terriccio che le acque vi han trasportato dall' alto. Dalla catena verso la costa meridionale i monti sono per la massima parte formati di argilla e le loro falde sono men ripidamente inclinate. Essi costituiscono nel mezzo della Sicilia un alto piano inclinato verso la costa meridionale, intersegato da numerose valli e signoreggiato dalle creste de' monti più elevati. La loro superficie essendo generalmente coperta di un alto strato di terra leggiera, assorbe facilmente le acque delle piogge, e perciò divengono più copiose le sorgenti che scaturendo alle loro falde vanno a scaricarsi nel mare Jonio o nel mare Africano.

Essendo la Sicilia situata sotto il cielo più propizio alla vegetazione tra i gradi 37 e 38 di latitudine ha anche il vantaggio della varietà de' climi. Negli elevati monti durante il verno cadono copiose le nevi, le quali lentamente liquefacendosi e feltrando a traverso de' monti danno origine a copiose sorgenti. In essi crescono bene gli alberi silvani e si conservano pingui i pascoli durante la state. Temperato è il clima ne' monti meno alti e nelle colline, specialmente nelle falde rivolte a mezzogiorno, nelle quali prosperano gli ulivi, i gelsi, gli alberi da frutto e le

viti. È caldo nelle valli e nelle pianure vicine al mare, ed ivi il suolo e particolarmente i terreni irrigui offrono la più rigogliosa vegetazione e sono mirabilmente adatti alla coltivazione del cotone e degli agrumi. Ad accrescere una tal fertilità contribuiscono grandemente le numerose sorgenti che da per tutto scaturiscono alle falde de' monti e la copiosa rugiada che cade durante la notte e va a ristorare le piante. A quella latitudine è immenso il volume di acqua che s' innalza dal Mediterraneo in vapori, i quali per la fresca temperatura de'monti sono costretti di trasformarsi di nuovo in acqua durante la notte. Nella Sicilia ulteriore l'influenza de'monti sulle sottoposte valli e pianure è molto più benefica di quella che abbiamo mostrato essere nella citeriore. Affinchè poi una tal influenza fosse più estesa e più efficace non si può mai abbastanza raccomandare la riproduzione de'boschi nelle somme vette delle montagne. Con provvido disegno benefica natura fa allignare e prosperare in esse gli alberi silvani di una più robusta struttura. Essendo essi conduttori del fluido elettrico, lo attraggono dall' atmosfera quando vi è soverchio, e lo fan passare nella terra ed impediscono così la formazione della impetuosa gragnuola che distrugge i ricolti. I boschi per la loro frescura rendono più frequenti e più copiose le piogge e danno alle acque, che lentamente gocciolano da' rami e dalle frondi, l' agio di feltrare nel suolo e di alimentare le sorgenti, in vece di scolare furiosamente per le scoscese pendici e di apportare la devastazione nelle sottoposte valli e pia-

*

nure. Essi per la decomposizione de' rami e delle foglie formano quel prezioso terriccio che trasportato in dissoluzione dalle acque concima e feconda i terreni inferiori. Finalmente conservano durante la state freschi e pingui i pascoli e sotto la loro chioma cercano rifugio gli armenti quando il sole è ardente e quando cadono copiose le piogge. Quindi benevola natura, replichiamo, ha liberalmente conceduto i suoi doni alla Sicilia, per renderne il suolo atto alla più florida coltivazione.

Cenno storico.

Allorchè i popoli situati intorno alla conca orientale del Mediterraneo facevano considerabili progressi nella civiltà, rozzi e barbari erano quelli che abitavano intorno alla conca occidentale. Le due Sicilie situate in mezzo al Mediterraneo segnavano, per così dire, il limite tra la civiltà e la barbarie, e la fertilità del loro suolo ed il vantaggio della loro posizione pel commercio indussero i Fenicî e più tardi i Greci a stabilirvi colonie. Quelle due nazioni che erano prosperevoli per l'industria e pel commercio, non vennero certamente con la spada in mano per saccheggiare e distruggere; poichè i rozzi popoli delle due Sicilie in quel tempo non possedevano ricchezze nè potevano suscitar gara per potenza o per commercio. Nè le nuove colonie avrebbero potuto coltivare industriosamente un esteso territorio con le armi alla mano per difenderlo dalle incursioni. Nè con la forza

avrebbero potuto strignere con essi relazioni commerciali. Doveano perciò offerire il ramo dell' ulivo a' popoli indigeni, e questi che erano avvezzi a cambiare le produzioni del loro suolo con quelle dell' industria che loro erano trasportate dagli stranieri, non ebbero a far difficoltà che tra loro si stabilissero. Inoltre qualora si rifletta che alcune delle nuove città greche dopo poche generazioni divennero oltremodo ricche potenti e popolose, è forza conchiudere che i popoli indigeni allettati da' vantaggi e dagli agi della civiltà si fossero indotti ad abitare le stesse nuove città, a coltivare insieme con gli stranieri le terre vicine, a concedere loro in mogli le loro figliuole, a formare in somma una sola popolazione.

Per la coltura di un suolo fertilissimo, per l'industria e per il traffico quelle colonie divennero in breve tempo floridissime ricche potenti e popolose. Tra tutte primeggiava Siracusa che in cinque grandi città riunite conteneva una popolazione di oltre a due milioni di abitanti. Se ne noveravano otto in novecento mila in Agrigento. Anche molto popolose erano le città di Gela, d' Imera, di Segesta, di Catania, di Palermo, di Messina ed altre molte. Esse formavano altrettanti Stati che si reggevano indipendenti, ed erano spesso in gara tra loro o lacerate da intestine dissensioni. Questa disunione e queste gare suscitate da' progressi di ciascuna furono la principale causa della loro ruina. La fertilità del suolo e la ricchezza della Sicilia doveano eccitare le ambiziose mire di conquista della potente repubblica di

Cartagine, che avea dilatato il suo dominio nell'Africa e nella Spagna, che aveva un esteso commercio e che con le sue numerose flotte dominava sul mare. Preso un pretesto di guerra contro la città d'Imera, spedì nella Sicilia un poderoso esercito che i ricordi storici fanno ascendere a trecento mila uomini. In quella difficile situazione Siracusa, che sola formava un potente Stato, avrebbe potuto salvare la Sicilia dalla nemica invasione, se tutte le altre città si fossero collegate ad essa e le avessero conceduto la suprema direzione degli affari militari. In fatti stretta di assedio la città d'Imera da quel numeroso esercito, i Siracusani vennero in suo soccorso con un esercito, di 50 in 60 mila uomini e sconfissero interamente il nemico che dovè abbandonare la Sicilia. Dopo questo tristo sperimento i Cartaginesi avidi di vendetta accoppiarono con la forza la politica e così ottennero che Imera non fosse stata soccorsa da' Siracusani nè da altre città, quando vennero ad assediarla di nuovo. Quella sola città dovè soggiacere agli sforzi del potente nemico e fu interamente distrutta. Più tardi i Cartaginesi assediarono e distrussero la popolosa Agrigento e molte altre città, dopo essersi assicurati che i Siracusani non fossero venuti in loro soccorso.

Era preparata la stessa sorte a Siracusa per ridursi l'intera Sicilia sotto il giogo dei Cartaginesi, ma quella potente città tenne fermo contra gli sforzi di sì formidabile nemico. La prima volta i Cartaginesi furono costretti a levarne l'assedio con loro grave danno. Con maggiori sforzi l'assediarono di nuovo e

quando pareva che Siracusa avesse dovuto soggiacere, Agatocle, che la reggeva, prese l'audace risoluzione di portar in Africa la guerra contro Cartagine. Egli condusse seco in Africa una parte dei Siracusani, mentre l'altra difendeva la città, sconfisse due volte l'esercito cartaginese e minacciò di assediare la superba Cartagine. In questa pericolosa situazione la repubblica chiamò in soccorso l'esercito e la flotta che assediavano strettamente Siracusa, e così questa città fu salvata. Tal era la possanza della primaria città della Sicilia, la quale era la più popolosa tra tutte quelle del mondo conosciuto. Cartagine e Siracusa che nell'ultima lotta corsero a vicenda il rischio di essere distrutte, conchiusero tra loro un trattato di pace, in virtù del quale la prima rimaneva in possesso delle conquiste fatte in Sicilia e la seconda e le altre città sue alleate conservavano la loro indipendenza. Le condizioni del trattato furono fedelmente osservate dalle due parti; e nello stato di pace le città soggette a' Cartaginesi e le altre che rimasero indipendenti tornarono a divenir prosperevoli. Cessò una tale prosperità dacchè nella seconda guerra punica i Romani rivolsero le loro ambiziose mire alla conquista della Sicilia.

Quel popolo di soldati la cui astuta politica era con perseveranza diretta a successive conquiste, avea dilatato il suo dominio in Italia, ed avea grandemente accresciuto la sua potenza, facendo stretta alleanza co' popoli vinti ed accordando ad alcuni il dritto della cittadinanza romana. Roma e Cartagine per la

forza delle armi erano già divenute due grandi potenze che mirando ad estendere sempre più le loro conquiste vennero a disputarsi il primato. Fu la Sicilia il campo della loro lunga lotta. Nella seconda guerra punica i Romani s' impadronirono di tutta quella porzione che stava sotto il dominio de' Cartaginesi. In sul principio Siracusa si rimase tranquilla spettatrice della lotta, ma più tardi parteggiò pei secondi. Colsero i primi questa occasione per cingere di assedio Siracusa. Questa popolosa città la cui difesa era diretta dal genio sublime di Archimede, tenne fermo per tre anni, ed i Romani disperavano di espugnarla, allorchè le intestine discordie ne agevolarono la presa. Dopo la caduta di quella potentissima città tutta la Sicilia fu conquistata da' Romani, che la governarono come provincia, ed in tale dura condizione di servaggio nè Siracusa nè alcun'altra città potè risorgere e tornare all'antica opulenza. Spenta una gran parte della popolazione, fu confidata agli schiavi la coltura delle terre. Si aggravò la miseria della Sicilia al decadimento dell' impero romano, ed alla fine soggiacque alla gravissima sventura di essere conquistata e manomessa da' Saraceni. Ridotta a tal avvilimento languì per tre secoli in circa nella più misera condizione fino a tanto che poche centinaia di valorosi normanni ne fecero la conquista e la costituirono insieme con la Sicilia citeriore in monarchia indipendente.

I rozzi popoli del settentrione che invasero l' impero romano occidentale, trapiantarono nelle contra-

de conquistate il sistema feudale, che era il più conveniente al loro stato di barbarie. Ove non fiorivano le arti le manifatture ed il commercio, ove semplici erano le leggi e rozzi i costumi, ed ove limitate erano le relazioni sociali, ogni popolazione badava al suo proprio interesse, secondo i proprj costumi era governata da un capo, e formava un picciolo Stato indipendente. Tutti questi piccoli Stati soltanto per la loro sicurezza costituivano una specie di confederazione, la quale per l'amministrazione delle cose militari dipendeva da un capo supremo. All'applicazione del sistema feudale trovavasi ben adattata la condizione economica della Sicilia. Allorchè i Saraceni ne fecero la conquista, non rispettarono certamente i dritti di proprietà degli abitanti, che professavano una religione da essi perseguitata. Essi quindi usurparono la proprietà del suolo e ridussero i Siciliani alla condizione di servi della gleba. Ciò coincide co' ricordi storici i quali ci han tramandato che i Normanni trovarono due sole nobili famiglie siciliane, cioè, quella di Calvello e l'altra di Grifeo. Per la qual cosa non è da maravigliare se il conte Ruggiero che discacciò i Saraceni dalla Sicilia, avesse considerato come legittima conquista tutto ciò che ad essi apparteneva. Così essendo le cose, egli come capo supremo ritenne le più cospicue città come demanio della Corona, e distribuì tutte le altre contrade ripartite in Signorie o feudi a' suoi commilitoni che ebbero parte nella conquista. Inoltre siccome sotto il dominio de' Sara-

ceni la religione cristiana era oppressa e vilipesa, così fu prima cura del Conte Ruggiero di fondare chiese e monisteri e di dotarli di beni pel loro mantenimento. I suoi successori ne imitarono l'esempio, e ben può dirsi che la pietà religiosa de' Sovrani fece risorgere con lustro nella Sicilia le chiese e l'ecclesiastiche gerarchie. In fatti a' vescovati, alle abbazie e ad altre dignità ecclesiastiche furono conceduti feudi nobili che davano ad essi una ragguardevole rappresentanza nello Stato. Anche il territorio delle città demaniali fu distribuito in grandi tenute le quali furono concedute in piena proprietà alle chiese ed a' monisteri, ovvero a sudditi benemeriti col vincolo de' fedecommessi. In tal guisa la proprietà di tutto il suolo della Sicilia fu costituita inalienabile e fu distribuita a poche centinaia di persone o di corporazioni le quali per la loro condizione non si occupavano affatto dell' industria campestre.

Innalzate le due Sicilie a monarchia indipendente sotto il re Ruggiero, e fermato più solidamente il sistema feudale con l'intendimento di sostener meglio la monarchia, pareva che il nuovo reame dovesse salire al più alto grado di prosperità e splendore. La fertilità del suolo e la sua posizione geografica gli davano sommo vantaggio al paragone di tutti gli altri Stati. Sebbene la Sicilia ulteriore fosse soggiaciuta per tre secoli sotto il dominio de' Saraceni, pure non si erano spente interamente tutte le antiche civili instituzioni, nè si erano estinti affatto i germi della vetusta civiltà. I ducati di Napoli, di Amal-

fi, di Sorrento, di Gaeta ed altre contrade aveano tenuto fermo contro le invasioni de' barbari e contro quelle de' Longobardi e si reggevano secondo li proprî antichi statuti. Più tardi dopo la caduta dell' impero greco sotto il giogo de' Turchi, gli scienziati e gli artisti greci ebbero rifugio nelle due Sicilie. Quivi si trovavano in somma apparecchiati i mezzi più efficaci per imprimere un potente impulso all'agricoltura all'industria ed al commercio, se non vi si fosse opposto il sistema feudale. Nè il nuovo reame conservò la possanza militare di che fece mostra sotto il fermo governo di Ruggiero. I baroni sotto i due Guglielmi e nella minorità di Federigo aveano fatto grandi usurpazioni sul potere regio, e la loro discordia fomentata da una tenebrosa politica affievoliva sempre più la forza dello Stato. Nè al genio superiore di Federigo riuscì di far cessare le fazioni e le ribellioni che tennero agitato tutto il suo regno, e gl' impedirono di mandar ad esecuzione tutti i miglioramenti, che la sua sapienza avea disegnato.

Dopo la morte di Federigo Carlo di Angiò col favore di molti baroni che parteggiarono per lui, e con un esercito francese fece la conquista delle due Sicilie. L'ulteriore che si vide più oppressa sotto i nuovi conquistatori, facendone sterminio ne scosse il giogo ed elesse a suo re Pietro di Aragona. Gli Angioini avidi di vendetta mossero alla Sicilia ulteriore un' aspra guerra che durò finchè quella dinastia regnò nella citeriore. È ben da notare che

nel lungo periodo durante il quale le due Sicilie l' una contro l' altra tennero fieramente rivolte le armi fratricide, non fuvvi alcun governo italiano nè altra potenza straniera che avesse adoperato efficaci mezzi per far cessare quella accanita guerra desolatrice. Ed in vero la tenebrosa politica che avea suscitato quel gran trambusto, dovea gioire della sua opera di far dilaniare quelle due contrade che riunivano tutti i vantaggi per esercitare una predominante influenza su tutta l'Italia e sulle altre Potenze di Europa e per attirare a sè il più esteso commercio. Si spense l'antica animosità, allorchè la Sicilia citeriore dopo lunghe calamità passò sotto il dominio degli Aragonesi. In quel tempo tanto essa quanto l' ulteriore trovavansi ridotte in estrema miseria e debolezza, ed i loro mali si aggravarono quando amendue divennero province della Spagna. In sul principio del secolo XVIII furono teatro di una guerra che terminò con la conquista che di esse fece l'Austria. Finalmente lor rinacque la speranza di una miglior sorte, allorchè nel 1734 Carlo III di Borbone le conquistò con la forza delle armi e le costituì di nuovo in monarchia indipendente. Intanto nel corso di otto secoli dalla fondazione della monarchia sotto i Normanni fino al ristabilimento di quella sotto la Dinastia de' Borboni, il sistema feudale che comprimeva ogni miglioramento, ebbe gran parte negli sconvolgimenti politici. I baroni divisi in fazioni suscitarono gravi trambusti sotto i Normanni e molto più perniciosi sotto gli Svevi. Parecchi di essi parteggiarono per

gli Angioini e lor agevolarono la conquista del regno. Ne' tempi posteriori sempre un gran numero di essi faceva opposizione alle operazioni del governo e ne affievoliva la forza. Dal loro canto i Sovrani toglievano a'ribelli i feudi e li concedevano ai loro aderenti; in guisa che in Sicilia poche famiglie nobili discendono da' primi baroni normanni, che la liberarono dal giogo de' Saraceni e n'ebbero in guiderdone vasti feudi.

Stato dell' agricoltura della Sicilia durante il sistema feudale.

In ogni tempo è stata rinomata la fertilità della Sicilia specialmente per l'abbondanza de' ricolti di grano, ed erano sopra tutti gli altri celebri i campi leontini per tale fertilità. Anche ne' tempi del decadimento o della distruzione delle più opulente e popolose città era la Sicilia chiamata nudrice del popolo romano e granaio dell' Italia. In que' tempi appunto erano impiegati gli schiavi nella coltivazione delle terre per la più parte erano seminate in grano. Questo sistema di confidare la coltura delle terre a mani mercenarie continuò col reggimento feudale. Quelle vaste tenute inalienabili ed indivisibili davansi in fitto per pochi anni, ed ogni industria degli affittatori era intenta a ritrarne il massimo lucro con la minore spesa di coltura. Non si faceva perciò alcun miglioramento, nè si lasciava crescere un solo albero. Non si concimava mai in alcun modo

il terreno, ed il solo avvicendamento consisteva nel rimanere incolto il suolo per uso di pascolo. Più di rado si seminavano le tenute lontane dagli abitati o dal mare; poichè nel primo caso costava più la mercede de' lavoratori e nel secondo erano maggiori le spese di trasporto. Trattandosi della sola coltivazione del grano dalla quale gli affittatori doveano ritrarre il loro guadagno, essi diminuivano la seminagione, quando nell' anno precedente era stato abbondante il ricolto e le richieste degli stranieri non erano state proporzionate all' abbondanza. All' incontro quando il ricolto era stato scarso, o si era venduta agli stranieri gran copia di grano, e per conseguenza se n'era aumentato il prezzo, allora gli affittatori facevano i maggiori sforzi per seminare una più grand' estensione di terreno. Da questa alternativa regolata da' timori o dalle speranze degli affittatori derivavano due gravissimi danni. Quando la scarsezza del ricolto coincideva con la diminuita seminagione si sperimentava la penuria o la carestia. Quando poi era grande l' abbondanza del ricolto e poche le ricerche s' inviliva il prezzo del grano da non ritrarne le spese della coltura e del trasporto al sito dell' imbarco. Era perciò per gli affittatori un giuoco di fortuna di arricchire o di fallire. Inoltre dalla maggiore o minore estensione delle terre che si seminavano, derivava che meno o più estese erano quelle che si lasciavano a pascolo, e per conseguenza la pastorizia avea pascoli minori o maggiori del bisogno.

Essendo la Sicilia affatto priva di strade rotabili ed

i sentieri naturali essendo impraticabili nel verno a cagione de' fanghi, era un'imperiosa necessità di trasportare nella state il grano, a misura che si mieteva e si trebbiava ne'vicini comuni o ne'luoghi d'imbarco. Per tal ragione non conveniva formar magazzini di deposito in quelle vaste tenute, nè vi si edificavano case rurali, poichè trasportato via il grano il quale era la sola produzione del suolo, non vi rimaneva nulla da custodire. Cessata perciò la messe, quelle vaste terre divenivano muti deserti, ove non vedevi alcun uomo se non se qualche pastore che guardava gli erranti armenti e che come essi di giorno era abbrustolito dal sole e di notte dimorava a cielo scoperto. Così una pastorizia errante si alternava coll'agricoltura de' popoli rozzi, nè coloro che prendevano in fitto il pascolo di vaste tenute, ove si lasciavano errare i loro armenti quasi senza custodia, potevano impedire che gli abitanti de' comuni vicini vi avessero menato a pascolare la pecora, l'asino, la giumenta o la vacca. Questa consuetudine ha dato origine agli usi civici del pascolo che i signori de' feudi non hanno mai potuto vietare. Con quel sistema feudale viveasi in uno stato di barbarie, in cui il barone avea la facoltà di far coltivare per suo conto le terre ed i vassalli aveano la libertà di farvi pascolare gli animali di proprio uso, e di raccoglìervi i rovi ed i virgulti e quelle erbe salvatiche le quali formavano spesso la parte principale del loro nudrimento. Nel modo stesso gli abitanti andavano nei boschi a raccogliere le spine ed il legname secco o abbattuto dai

venti, o vi menavano a pascolare i loro animali, e col tempo vi acquistarono il dritto dell' uso civico. Al popolo che non poteva avere la proprietà di un palmo di suolo, e che non avea il modo di procacciarsi danaro, non si potevano proibire quegli usi che in quello stato di abbandono erano tanto necessarî alla sua sussistenza. I baroni quindi che aveano la proprietà del suolo, dovevano necessariamente consentire che gli abitanti del respettivo comune vi avessero esercitato la mentovata maniera di condominio che deve considerarsi come una servitù necessaria ed inerente a quel modo esclusivo di possedere.

Gli speculatori che prendevano in fitto le terre per farle coltivare, spesso fallivano per le ragioni dianzi esposte, ed i baroni erano costretti di farne eseguire la coltura a proprio conto per mezzo de'loro agenti. La sperienza del cattivo successo di una tale amministrazione a molti baroni fece parere migliore spediente di distribuire una parte del territorio ai proprî vassalli, con la condizione di contribuire annualmente una quantità di grano in proporzione dell' estensione del terreno che si concedeva. Altri con diverse condizioni formarono delle censuazioni stabilendosi il canone in una determinata quantità di grano. Quì cade in acconcio notare che pel commercio de' grani essendo in tutta l' isola identica la capacità del tomolo e della salma, si chiamò pure tomolo o salma quell'estensione di terreno che concedevano con la prestazione di un tomolo o di una sal-

ma di grano. Da ciò derivava che l' estensione della salma misura agraria era in ragione della minor fertilità del suolo e della maggiore distanza dal mare. Così per esempio l'estensione della salma delle terre fertili di Aci reale in riva al mare equivaleva a 16 moggia legali in circa, e quella della salma di S. Cataldo comune distante 30 miglia in circa dal mare era equivalente a 62 moggia legali in circa. Vale a dire, era quasi quadrupla della prima. Una tale difformità non apportava inconvenienti, quando la proprietà del suolo era inalienabile e quando ogni feudo formava quasi uno Stato indipendente. Ma nella presente condizione in cui le proprietà prediali si suddividono per successioni, si vendono o si espropriano, la difformità delle misure agrarie porge frequenti occasioni agli errori alle frodi ed agl' inganni. La difficoltà della riduzione delle antiche salme in quella legale del 1810 ha presentato il maggior ostacolo all' adozione di quest' ultima.

Stabilimenti pel commercio del grano.

La principale produzione del fertilissimo suolo della Sicilia consistendo in grano ed essendo scarsa la sua popolazione, faceva d' uopo agevolarne il traffico con gli stranieri che ne aveano bisogno. Con questo intendimento si edificarono nelle città marittime ed in altri opportuni siti del lido che offerivano buoni ancoraggi, numerosi ed ampi magazzini di deposito che ebbero il nome di caricatoi. Di questi alcu-

ni erano regî ed altri baronali, e tanto i primi quanto i secondi erano sotto la direzione e vigilanza di un governadore di nomina regia o baronale. Era costui mallevadore della quantità dei grani e delle biade che s' immettevano e della buona conservazione. Pagavasi un tenue affitto pel deposito delle derrate nei magazzini, e generalmente un piccolo dritto di misura e l' aumento di volume che acquistava il grano ne' magazzini, formavano l' emolumento del governadore e provvedevano alle spese di custodia e conservazione. Davasi ai proprietarî che immettevano derrate, una cedola nella quale erano descritte le loro qualità caratteristiche. Il latore della cedola avea il dritto di farsi consegnare in ogni tempo le derrate secondo le identiche qualità e quantità descritte. Così mercè una tenue prestazione il proprietario teneva riposte a sua disposizione le derrate ne' magazzini, senza darsi alcun pensiero per la loro custodia e buona conservazione.

Era interesse del governatore di assicurarsi della bontà delle derrate e di ben definirne le qualità caratteristiche nell' atto dell' immissione. Riponendosi in ogni magazzino quelle di un' identica qualità, non si rendeva necessaria alcuna distinzione tra le partite che appartenendo a diversi proprietarî aveano l' identico valore. Una tal classificazione offeriva il vantaggio che il governadore il quale dovea curare di non far deteriorare le derrate, poteva a suo arbitrio consegnare al latore della cedola le più antiche e tener in serbo le più recenti, purchè fossero state

della stessa qualità. Da questa facoltà derivava a'proprietarî delle derrate il vantaggio di poterle conservare in deposito per quanto tempo lor tornava conto senza tema di deterioramento. Similmente le cedole potevano girare per più mani, facendosi la vendita delle derrate senza bisogno di effettuarsene la consegnazione, se non se quando si doveano estrarre dai magazzini. La vigilanza del governatore nel definire la qualità de' grani che si depositavano, obbligava i coltivatori di adoperare ogni cura per non farne mescolare ed alterare le diverse specie, e così s'impediva quel miscuglio che toglie il pregio alle diverse qualità de' grani. Per tante guarentie e sicurtà era spedito e florido il commercio de' grani. In Palermo e nelle altre principali piazze giornalmente si stabiliva il prezzo de' grani ne' diversi caricatoi, secondo le compre e le vendite che si facevano per mezzo dei sensali. La loro negoziazione era il modello di quella delle rendite inscritte. I sensali facevano l'ufficio degli agenti di cambio, la girata delle cedole equivaleva al trasferimento, ed il grano riposto ne'magazzini era per certo qualche cosa di meglio del credito pubblico ed era esposto a minori oscillazioni di prezzo. Del pari come si usa per le rendite inscritte si facevano contratti per compre e vendite a respiro, e senza eseguirsi l'effettiva consegnazione delle cedole si pagava alla scadenza la differenza de' prezzi. Questo continuo movimento di valore porgeva agli accorti proprietarî di grano l'opportunità di venderlo con maggior vantaggio.

*

I negozianti stavano alla vedetta per profittare di ogni menoma ricerca di grano che si faceva da' paesi stranieri. Senza perdita di tempo potevano acquistarne in piazza la quantità che conveniva alla loro speculazione, scegliendo i caricatoi che erano più opportuni all' imbarco ed alla spedizione. Nell' atto stesso della compra potevano noleggiare e far partire i bastimenti che nel giugnere non perdevano tempo per prendere il carico. Nel respettivo caricatoio ove si trovavano depositati i grani acquistati, se ne faceva una scrupolosa consegnazione. Il governatore il garante di ogni menoma alterazione nella qualità e nel peso, avea sommo interesse di far conservare il massimo credito al respettivo caricatoio; altrimenti avrebbe perduto il traffico che si sarebbe attirato dai caricatoi vicini meglio accreditati. Inoltre tosto che un proprietario di terre o un coltivatore avea depositato le derrate in un caricatoio, la cedola che ne riscuoteva, era una fede di credito che poteva cambiare in danaro contante quando gli piaceva. In Palermo e nelle altre piazze principali ove si faceva ogni giorno estesa negoziazione di grani, non mancavano mai compratori a' prezzi correnti. E siccome questi erano regolati su le dimande che se ne potevano fare da' paesi stranieri, così avveniva talvolta che al tempo del ricolto si mantenevano i detti prezzi quasi così alti come nel verno. Per la qual cosa i proprietarî ed i coltivatori che erano nella necessità di vendere prontamente le derrate, ne trovavano sempre un prezzo regolato sull' abbondanza de' ricolti e sul probabile bisogno che

poteano averne i paesi stranieri. Per altro se i prezzi erano in un gran calo, i possessori di grano che aveano bisogno di danaro, potevano toglierlo ad imprestito con ragionevole interesse, dando per sicurtà le cedole del caricatoio che equivalevano ad altrettante fedi di credito. Con queste instituzioni commerciali non poteva aver luogo il monopolio degl' incettatori che profittando del bisogno de' possessori delle derrate lor sogliono imporre dure condizioni. Imperocchè trattandosi della negoziazione di tutti i grani della Sicilia, se i principali negozianti si mantenevano di accordo per farne diminuire grandemente i prezzi, tutti gli accorti speculatori ne avrebbero fatto acquisto ed il concorso de' compratori ne avrebbe fatto rialzare il prezzo.

La Sicilia da tempo immemorabile avea i descritti emporî e stabilimenti commerciali pel grano che era la sua principale produzione, ed il traffico di quella derrata non poteva avere maggior sicurtà e speditezza. Soltanto richiedevasi che i proprietarî del suolo ed i coltivatori ne avessero ritratto maggior profitto. Se le terre si fossero coltivate con maggior cura, i ricolti sarebbero stati più abbondanti. Le maggiori spese di coltura sarebbero state largamente compensate dalla più copiosa produzione e nel tempo stesso si sarebbero dati a' lavoratori i mezzi per acquistare e consumare una maggior quantità delle produzioni, e per conseguenza non se ne sarebbe invilito il prezzo. Inoltre se a spese de' proprietarî del suolo si fossero costrutte agevoli strade rotabili, la diminuzione delle

spese di trasporto avrebbe dato un forte interesse ai capitali impiegati per la loro costruttura, perchè grandemente si sarebbe aumentato il valore delle terre adiacenti. Nel tempo stesso le spese bisognevoli per la costruttura delle strade consistendo in mercedi giornaliere de' lavoratori che avrebbero acquistato i mezzi per consumare una maggior quantità delle produzioni, ne conseguitava che il danaro speso sarebbe ritornato nelle mani de'proprietarî delle terre i quali le avrebbero dato in fitto ad un più alto valore. Finalmente la maggior quantità delle produzioni e la diminuzione delle spese di trasporto avrebbero pur dato a que' proprietarî grosso guadagno, qualora per sostenere la concorrenza nel mercato generale si fosse considerabilmente diminuito il prezzo delle derrate. Ma in un progressivo decadimento della Sicilia i signori di vaste tenute non aveano le cognizioni per calcolare l' utilità degli anzidetti miglioramenti, nè la voglia di mandarli ad esecuzione.

Antichi provvedimenti di annona per evitare gli effetti delle carestie.

Per lo stabilimento de' caricatoi immettendosi in essi la massima parte de' grani, se da' paesi stranieri si fosse fatta gran ricerca di grani a prezzi alti, i negozianti avrebbero potuto portar via tutto il grano che si fosse trovato ripósto in quelli ed avrebbero affamato il paese nel quale si produceva. Per allontanare il flagello delle carestie dal reame di Cerere ,

due soli spedienti si presentavano in quella condizione economica della Sicilia. Il primo consisteva nell'inceppare il commercio de' grani, i quali erano la principal sorgente della ricchezza dell'isola, e quindi se ne sarebbe con ciò anche contrariata la coltura. Il secondo era quello di togliere dal commercio e di tener in serbo quella quantità di grano che era necessaria alla consumazione di tutta la popolazione. Questo secondo spediente che si preferiva, dava luogo a grandi vessazioni ed a gravissimi inconvenienti. A tutti i coltivatori s'ingiugneva l'obbligo di rivelare subito dopo la seminagione l'estensione delle terre seminate, affinchè il governo avesse potuto conoscere con anticipazione se si dovesse temere la scarsezza della produzione rispetto alla consumazione. Erano inoltre obbligati di riserbare la quantità di grano bisognevole alla consumazione locale ed alla nuova seminagione. Rispetto ai popolosi comuni l'amministrazione municipale dovea fare una grande provvigione di grano, ed a questo fine erano impiegati grossi capitali che aveano il nome di colonne frumentarie. Non è a dire quante frodi si commettessero con questo sistema. Per lo più si acquistavano per la provvigione grani di peggior qualità ad alto prezzo, e s'impediva alla popolazione di comprare altro grano di miglior qualità ed a miglior mercato. Quando per la poca ricerca si diminuiva il prezzo del grano ne' caricatoi, era forza scemare in proporzione il prezzo di quello della provvigione per calmare l'irritazione del popolo che attribuiva alla frode degli amministratori

municipali il più alto prezzo del pane. In tali occasioni sottraendosi grosse somme dalle colonne frumentarie era d' uopo rimpiazzarle per mezzo di nuove imposte le quali parimente producevano malcontento. Per effetto di quel cattivo sistema di amministrazione era spesso spesso affamata la scarsa popolazione della Sicilia che un tempo era la nudrice del popolo romano ed il granaio dell' Italia.

Distribuita la proprietà del suolo dell' intera Sicilia tra poche centinaia di persone, e preclusa al popolo ogni via di sviluppare la sua industria e d' impiegare la sua opera giornaliera per proccurarsi i mezzi di sussistenza, esso languendo nella più squallida miseria dovea grandemente sminuire. Verso il secolo XVI la popolazione della Sicilia non oltrepassava di molto un mezzo milione di abitanti. Comunque si voglia reputare scarso questo novero ricavato dal censo de' fuochi o delle famiglie, pure si deve tenere per fermo che il numero non oltrepassava 8 in 9 cento mila abitanti; vale a dire, era minore della popolazione che conteneva la sola antica città di Agrigento. Ciò non di meno tale era la miseria del popolo che da per tutto la pietà cristiana avea eretto instituzioni di pubblica beneficenza, ove si dispensavano soccorsi a' poveri. I prelati facevano larghe limosine, e da' conventi e da' monisteri giornalmente si distribuivano viveri a' poveri. Sopra tutti gli altri si distinguevano molti ricchi baroni che porgevano generosi soccorsi a' loro vassalli. È ben da notarsi che a quei tempi, sebbene pel basso prezzo dei

viveri un uomo avesse potuto sussistere con due o tre grani al giorno, pure una gran parte del popolo non poteva proccurarsi col suo giornaliero lavoro una sì tenue mercede. Intanto tutti questi soccorsi della pietà cristiana erano insufficienti per poco che si fosse aumentato il prezzo del pane che formava quasi il solo sostentamento del popolo. Un tal aumento avveniva spesso per effetto del monopolio de'negozianti, ed il popolo affamato nella sede di Cerere prorompeva in tumulti.

Pur troppo recenti sono i ricordi de' tumulti che han preso origine da simili carestie. Le amministrazioni municipali contro le quali erano rivolte l'odiosità e l'animosità del popolo, non trovavano altro modo di rimediarvi, se non se facendo vendere per conto dell'amministrazione il pane al popolo a prezzo più basso. Questo spediente faceva contrarre enormi debiti, l'interesse de'quali si paga dalla presente generazione e si pagherà dalle vegnenti per mezzo di gravi imposte. La popolosa città di Palermo più di tutte le altre è stata vittima di quel viziosissimo sistema di annona. Deve certamente parere incredibile che quella città per debiti contratti per tali cause o per altre simili paga annualmente un interesse di settecento mila ducati per mezzo d'imposte su i commestibili le quali hanno il nome di nuove gabelle. Quantunque la Sicilia citeriore in un breve periodo di tempo avesse sofferto due invasioni de' Francesi, avesse dovuto sostenere le spese di grandi armamenti prima delle invasioni e dopo di quelle per discac-

ciarne il nemico e fosse soggiaciuta ad enormi spese in conseguenza degli sconvolgimenti del 1820, pure si reputa gravissimo l'interesse del suo attuale debito consolidato. Or in proporzione della popolazione della Sicilia citeriore a quella di Palermo, questa città se avesse sofferto i medesimi disastri, avrebbe dovuto contrarre un debito non maggiore di due milioni, il cui interesse sarebbe stato di 100 mila ducati. Intanto il debito della città di Palermo corrisponde ad un capitale di 12 milioni il quale in ragione della popolazione è sestuplo di quello della Sicilia citeriore. Nè finora si era pensato ad un severo esame de' titoli di credito ed ai mezzi di estinguerlo. Inoltre per le spese correnti dell' amministrazione municipale la rendita è di 300 mila ducati in circa. E sebbene tanto la prima quanto la seconda variano secondo gli affitti delle gabelle, pure la rendita totale dell' amministrazione municipale di Palermo non suole differire di molto da un milione di ducati. Or se su questa scala in proporzione della popolazione si dovesse regolare la rendita del regno delle due Sicilie, essa dovrebbe ascendere a 46 milioni.

Erano dunque inefficaci e davano occasione a gravissimi disordini gli antichi provvedimenti annonarî che lungi dall'allontanare le carestie affamavano spesso il popolo, vessavano sempre l' agricoltura e disordinavano l' amministrazione municipale. Dacchè si seguirono i buoni principî di annona e di economia politica, furono abolite tutte le misure di restrizione relative al commercio de' grani e fu conceduta piena

libertà alle speculazioni de' proprietarî delle terre e de' negozianti. Nel calore delle riforme parve che fosse una restrizione il deposito de'grani nei pubblici magazzini sotto la guarentia e vigilanza di un governatore, e si abolì l'instituzione de' caricatoi. È però da desiderarsi che quella eccellente instituzione commerciale fosse riordinata con regole che non restrignessero la libertà del commercio. Togliendosi di mezzo l'intervento dell'autorità, probi negozianti potrebbero fare la speculazione di guarentire il deposito de' grani in que' magazzini, curarne la buona conservazione ed assicurarne la consegnazione secondo l'identica qualità dell'immissione. Comunque si aumentasse la popolazione della Sicilia e comunque divenisse maggiore la sua agiatezza, pure per la fertilità del suolo il commercio de' cereali co'paesi stranieri formerebbe sempre la principale sorgente della sua ricchezza. Per la qual cosa non si potrebbe raccomandare abbastanza il riordinamento degli antichi emporî, i quali oltre al vantaggio dell'opportunità de' siti offrono ampî magazzini ben adatti alla conservazione de' cereali. In essi appena terminato il ricolto i coltivatori depositerebbero i grani e potrebbero venderli subito a'prezzi correnti senz'andar soggetti agli usurai. Quelli che non fossero stretti dal bisogno di trovar prontamente danaro, potrebbero a loro bell'agio attendere l'alzamento de' prezzi per profittarne. I negozianti di grani potrebbero farne acquisto e tenerli in serbo ne'depositi per trarne profitto quando se ne facesse richiesta dagli stranieri. I

coltivatori ed i negozianti mercè una picciola prestazione potrebbero tener i grani ne' depositi, senza darsi pensiero della custodia e della conservazione. I compratori avrebbero piena guarentia di ricevere i grani secondo le qualità convenute. Con questi emporî ben ordinati che sotto tutti i rapporti potrebbero gareggiare con quelli delle altre nazioni, si agevolerebbe il commercio dei cereali e se ne promuoverebbe la miglior coltura.

Progressi dell' agricoltura sotto la Dinastia de' Borboni.

A misera condizione erano ridotte le due Sicilie e specialmente l'ulteriore, allorchè conquistate verso il 1734 con la forza delle armi da Carlo III furono di nuovo costituite amendue in una monarchia indipendente. Sin dal principio quel sapiente Sovrano rivolse tutte le sue cure a riordinare l'amministrazione pubblica oltremodo viziosa pe' principî del sistema feudale e guasta per gli abusi introdotti sotto il reggimento de' vicerè che durava da più secoli. Nel tempo stesso con salutari leggi reprimeva le violenze e gli abusi e promuoveva i miglioramenti dell'agricoltura, della pastorizia, delle arti, di ogni maniera d'industria, della marina mercantile e del commercio. Ferdinando I calcò le orme del suo augusto genitore, e nella Sicilia citeriore, ove men pertinace fu la resistenza contro i salutari provvedimenti, furono più rapidi i miglioramenti in ogni ramo

dell' economia pubblica. Nell' ulteriore il maggior ostacolo consisteva nella ripartigione di tutto il suolo tra poche centinaia di persone. Quindi con ogni studio si promuoveva dal real governo la censuazione delle terre pertinenti a' corpi morali, e con facilità si accordava l' assenso regio per la vendita di quelle baronali. Anche molti baroni diedero a censo una porzione delle loro possessioni feudali. Nel corso di pochi anni que' terreni che erano quasi incolti, furono industriosamente coltivati e vi si stabilì una popolazione coltivatrice che si accrebbe rapidamente di anno in anno. Tra i molti esempî di questi miglioramenti giova qui far menzione di alcuni. Il territorio di Partenico che formava la dotazione di un'abbazia, è per la più parte montuoso ed era quasi tutto incolto, allorchè quell' abbazia fu conceduta ad un principe reale. In questo stato Ferdinando I dispose che il territorio si fosse dato a censo distribuendosi in picciole porzioni per promuovere l' industria campestre di quella contrada. Il suo nobile disegno fu coronato del miglior successo, poichè nel corso di pochi anni dopo la censuazione e dopo la costruttura della strada rotabile da Palermo a Trapani che attraversava quel territorio, vi si vide sorgere la più florida coltivazione. Nelle falde di tutte quelle montagne si piantarono viti ulivi ed alberi da frutto, e più tardi i frutici di sommacco che con le loro radici mantengono la terra nelle scoscese pendici. Per tali miglioramenti divenne più che decuplo il valore di que' terreni, e la popolazione si accrebbe

straordinariamente in guisa che dopo 40 anni vi si noverano oggi 14 mila abitanti. Non fu minore il successo della censuazione di una vasta tenuta sterile alle falde orientali dell' Etna, la quale da' principi Normanni fu conceduta alla Mensa vescovile di Catania. Quel suolo coperto di lave in dissoluzione offriva scarso pascolo, dal quale si ritraea tenue rendita. Un accorto vescovo si avvisò di darlo a censo con notabile profitto della mensa. Nel periodo di pochi anni dopo la censuazione tutto quel territorio per l' addietro sterile fu coperto di viti e di ulivi. Ove poi le lave erano ancora consistenti, si piantarono i fichi d' India che con le loro radici le trituravano e ne formavano una fertile terra. È oggi prodigiosa la quantità di vino che si produce in quel territorio e vi è sparsa una popolazione di quattro mila abitanti che ora popolano il nuovo comune di Mascali. Molto più florida si osserva la coltivazione in quelle terre del comune di Militello che per l' addietro appartenevano a diversi corpi morali, ed erano incolte per uso di pascolo o mal coltivate. Per una provvida risoluzione di Ferdinando I distribuite in censi quelle tenute, si vide sorgere in esse la più florida coltura, e vi si ammirano le più belle piantagioni di viti, di ulivi e di ogni sorta di alberi da frutto. Ivi tutta la popolazione che oltrepassa 9 mila abitanti, vive agiatamente con la sua industria campestre, in guisa che non vi si vede un sol mendico.

Il contado di Modica era una delle più grandi signorie della Sicilia pertinente ad una nobile fami-

glia che risedeva nella Spagna. A cagion della lontananza quella famiglia di tempo in tempo avea venduto coll'assenso regio o avea dato a censo grandi estensioni di terreno nelle vicinanze de'comuni. Suddivisa la proprietà del suolo, si migliorò da per tutto l'industria campestre e si accrebbe grandemente la popolazione. Nella città di Modica si noverano 26 mila abitanti, 22 mila in Ragusa, 13 mila tanto in Vittoria, quanto in Scicli, nè in que'comuni si scorge miseria nelle infime classi del popolo. In generale per la migliore distribuzione del suolo si osserva una miglior coltura nella provincia di Noto. Essendo essa la più lontana da Palermo, ove risedevano i principali baroni, ed essendo intrafficabili le strade che vi conducevano, anche molti signori seguirono l'esempio del conte di Modica nel vendere o dare a censo i loro feudi. Nel contado di Modica ed in una parte del distretto di Noto ove era più estesa la pastorizia, si veggono da per tutto piantati ne' prati i carrubi che prosperandovi bene danno una grossa rendita. Sebbene sia caldissimo il clima di quella provincia, pure l'ombra che spandono i carrubi, fa conservare il pascolo durante la state, e così il suolo dà la doppia produzione di una gran copia di carrube e di un pingue pascolo.

Essendo montuoso alpestre ed inaccessibile per difetto di agevoli strade il suolo della provincia di Messina, ivi erano scarse le terre coltivabili a grano e gravi erano le spese per trasportare le produzioni ne' luoghi d' imbarco. Nè col sistema degli affitti si

potevano eseguire piantagioni di viti, di ulivi, di alberi da frutto, di gelsi e di agrumi che mirabilmente prosperano nelle falde estreme di que'monti nel fondo delle valli e nelle pianure adiacenti a'loro sbocchi verso il mare. I signori di quelle terre che dimoravano per la più parte in Palermo, non potevano per la difficoltà somma de'sentieri condursi sul luogo per prendere conto de' loro interessi. In tale condizione di cose ad essi tornò vantaggioso il vendere o dare a censo quelle possessioni. I nuovi proprietarî o padroni utili di quelle fertilissime terre vi fecero sorgere un'industriosa coltura, ed una numerosa popolazione coltivatrice si riunì ne' piccioli comuni e nei villaggi che si veggono sparsi nelle falde di que'monti e nelle valli. Egli è ben vero che alcuni accorti baroni aveano fatto eseguire e conservavano estese piantagioni di ulivi e di mandorli in quei feudi che non erano adatti alla coltura delle biade. Ma queste piantagioni che si davano in fitto o si amministravano dagli agenti, non erano curate nè rinnovate e davano sempre poco profitto a' lontani possessori. Anche ne' dintorni di Palermo le principali famiglie aveano giardini di delizia, ne' quali si coltivavano gli agrumi. Ciò non ostante all' industria de' coltivatori ed alla suddivisione della proprietà del suolo vuolsi attribuire il progressivo miglioramento dell'agricoltura in Sicilia.

Discorrendo la Sicilia ovunque vedi piantagioni e buona coltura, devi esser certo che ivi il suolo è distribuito in piccioli poderi tra gli abitanti, sia in

piena proprietà, sia in censo. All'incontro ove in vaste contrade non discopri nè una casa rurale nè un albero nè industriose coltivazioni, non devi dubitare che quelle vaste tenute sieno feudi indivisi. Questo confronto fatto con la propria ispezione oculare ti convince dell'imperiosa necessità di abolire in Sicilia il sistema feudale ed i vincoli di fedecommessi. Promulgata una tale abolizione, l'obbligazione di pagare i debiti contratti ed i pesi inerenti ai feudi ed a'fedecommessi molto più presto dell'effetto delle successioni dovea operare la suddivisione delle terre. Intanto comunque le vaste tenute mal coltivate dessero scarsa rendita, pure presso i gran possessori era invalso il pregiudizio di non doversi affatto smembrare la proprietà di numerosi ed estesi feudi. Delle doti delle figlie si stabiliva l'interesse annuo sotto il nome di *soggiogazioni*, e nel modo stesso tutti i diversi pesi si costituivano in soggiogazioni e si pagavano in contanti. È per sè manifesto che quel sistema era contrario agl'interessi de' possessori, poichè v'erano famiglie che pagavano più della metà della rendita netta per soggiogazioni. Per la qual cosa le spese di amministrazione e quelle eventuali delle liti erano almeno doppie di quelle che si richiedevano, qualora cedendosi una porzione delle terre la rimanente fosse rimasta sceverata di que' pesi. Ciò importava che gl'interessi delle soggiogazioni e le spese di amministrazione erano costanti, mentre quelle eventuali per litigî che erano sempre gravi, e le perdite sugli affitti gravitavano solamente sulla rimanente

rendita. Molti signori che non erano instigati dagli agenti che amministravano i feudi, nè mossi dalla vanità di possedere vaste tenute, nè illusi dalla speranza di aumentarsi il valore delle terre, chiedevano che in vece di pagare gl'interessi delle soggiogazioni e degli altri pesi, si fossero assegnate terre che dessero una rendita equivalente. La giustizia e la convenienza di questa dimanda furono ben valutate dal real governo che con una legge prescrisse che da alcuni magistrati delegati, come conciliatori, si fosse definito l'assegnamento da farsi in terre di un valore equivalente al capitale degli interessi.

Che che ne dicano i debitori i quali sempre a malincuore adempiono agli obblighi contratti, sotto molti rapporti erano vantaggiose le anzidette disposizioni legislative. Rispetto a' baroni era certo il risparmio delle spese di amministrazione e di quelle eventuali che riescono sempre gravi per coloro che non regolano i proprî affari con assidua e vigile cura. All'incontro la speranza dell'aumento di valore delle terre era ben contrabbilanciata dal timore della diminuzione di valore, de'guasti a'quali quelle potrebbero soggiacere per cause naturali o straordinarie, e de'maggiori pesi dei quali potrebbero essere gravate. Inoltre sceverati i loro fondi degli anzidetti pesi, essi non erano più soggetti a'sequestri ed ai dispendiosi giudizî di espropriazione, quando per le difficoltà dell'esazioni delle rendite e de'canoni di affitto, o per jatture straordinarie o per cattivo successo delle speculazioni intraprese non fossero stati

in grado di soddisfare a' loro obblighi. Essi in fine aveano la scelta di designare le tenute delle quali intendevano disfarsi per liberare il loro patrimonio degli anzidetti pesi. Dall'altro canto aboliti i fedecommessi, i creditori per soggiogazioni o per altri pesi avrebbero dovuto presto o tardi intraprendere giudizî di espropriazione per assicurare i loro crediti, ed in difetto di concorrenza nell'acquisto delle terre avrebbero dovuto riceversi quelle espropriate secondo gli apprezzi giudiziarî che quasi sempre sogliono riuscire scarsi o esagerati. Dall'altro canto era ben da prevedersi che intraprendendosi nel tempo stesso numerosi giudizî di espropriazione, il valore delle terre si sarebbe grandemente avvilito con danno gravissimo di tutti i possessori. La legge dunque prescrivendo il metodo della conciliazione per l'assegnamento delle terre in contraccambio delle soggiogazioni e degli altri pesi, grandemente favoreggiava tanto i debitori quanto i creditori, poichè li esentava dalle gravi spese de' giudizî di espropriazione che spesso oltrepassano la metà del valore in quistione.

Necessità della suddivisione delle terre per migliorare l'agricoltura.

La somma fertilità del suolo della Sicilia è il più prezioso dono che la natura le abbia conceduto, ed i Siciliani per profittarne debbono coltivarlo con la medesima industria che le altre nazioni adoperano

nella coltura delle terre men fertili. Coloro che dicono dover essere agricola la Sicilia, intendono raccomandarle la massima solerzia nell'industria campestre, affinchè l'abbondanza e la squisitezza delle svariate produzioni corrispondessero alla fertilità del suolo ed al favore del clima tanto propizio alla vegetazione. Nello stato di civiltà con le produzioni del suolo si permutano quelle dell'industria, ogni lavoro sia materiale sia intellettuale, ogni servizio e tutto ciò che serve per soddisfare i moltiformi bisogni fattizî ed il lusso. Sotto questi rapporti gli economisti considerano ogni lavoro come una produzione il cui valore, come quello delle produzioni del suolo, è rappresentato dalla moneta. Così la mercede del lavoro dell'artefice serve per fargli comperare i viveri necessarî per lui e per la sua famiglia e le vesti e le masserizie che sono corrispondenti alla condizione di lui e che nel tempo stesso danno lavoro a molti altri artefici. La mercede degli artisti e de' professori, il salario de' magistrati, degli amministratori e degli altri impiegati civili e militari, la rendita de'magnati e dei ricchi possidenti, il guadagno de'negozianti porgono a queste elevate classi della società i mezzi di fare lauti pranzi, di provvedere al loro abbigliamento ed a mille bisogni fattizî di delicatezza e di lusso. La soddisfazione di questi bisogni somministra lavoro a mille diverse arti e professioni. Inoltre le mentovate classi della società, gli artefici, coloro che esercitano mestieri e professioni ed i lavoratori di campagna, permutano la loro rendita, il loro salario, il loro gua-

daguo e la loro mercede con le produzioni del suolo e dell' industria. In tal guisa la civiltà porgendo a tutti l'agevolezza di prestarsi vicendevoli servigî e rimunerazioni moltiplica i modi di agiatezza, di prosperità e di diletto. Quindi le produzioni del suolo che sono indispensabili alla sussistenza di tutti gli uomini, sono la misura rappresentata dal danaro che definisce il valore di ogni opera o lavoro, di ogni industria o prestazione di servizio e di ogni maniera di ricchezza.

È per sè manifesto che il suolo più fertile le cui produzioni sono più abbondanti più squisite e più svariate, offre mezzi più copiosi da commutar quelle con ogni lavoro con ogni opera e con ogni altro valore che costituiscono l'agiatezza e l'opulenza di una nazione. Questo vantaggio messo accortamente a profitto fece pervenire al più elevato grado di splendore di civiltà e di opulenza Siracusa, Agrigento Gela, ed altre cospicue città della Sicilia. Ma il dono della fertilità non si può sperimentare se non se per mezzo di un' industriosa coltura, e non se ne possono conseguire grandi vantaggi, se non vi concorrano l'industria e l'opera della massa della popolazione. Per effetto di un tale concorso la fertilità del suolo diviene sorgente inesauribile di ricchezza, poichè la terra nudrice benevola degli uomini somministra più copiose e più squisite le produzioni in proporzione della maggior cura con la quale si coltiva. Dedicandosi all'agricoltura una gran parte della popolazione, essa direttamente ne ritrae i mezzi di agiata sussistenza

e con le soprabbondanti produzioni che permuta in danaro, paga il fitto al proprietario ed i pesi dello Stato e provvede a' moltiplici bisogni che crea la civiltà. Quindi i bisogni degli agricoltori e de' proprietarî delle terre, e la rendita dello stato porgono lavoro ed opera alle altre classi della popolazione le quali esercitano arti mestieri o professioni, o qualsivoglia maniera d'industria, o di commercio. Inoltre secondo che le produzioni del suolo sono più abbondanti e di minor prezzo, richiedendosi minori mezzi per provvedere ai moltiplici bisogni del viver sociale, più facilmente l' universale può procurarsi una maggiore agiatezza e quindi maggiore sarebbe la prosperità pubblica. Finalmente quando le produzioni del suolo che sono di prima necessità, per l' industria della coltura e per la fertilità del terreno hanno un tenue valore, nel mercato generale si possono permutare con quelle della più raffinata industria straniera che servono al lusso, e per conseguenza colui che cambia le derrate necessarie con le merci di lusso, ha nel commercio il vantaggio della scelta e ne può dettare le condizioni.

Per le considerazioni innanzi esposte è dell' interesse dell' universale che il fertilissimo suolo della Sicilia sia coltivato con la massima industria, affinchè le abbondanti e squisite produzioni formassero la sorgente inesauribile della sua ricchezza e prosperità. Or que' grandi proprietarî che posseggono vastissime tenute di molte migliaia di moggia in diversi luoghi lontani tra loro, non potreb-

bero con buon successo regolarne ed invigilarne un' industriosa coltura, comunque fossero grandi la loro solerzia e la loro abilità. Molto peggio avviene quando i possessori di estese terre menano una vita molle nelle grandi città senza occuparsi affatto degli affari campestri. Essi debbono affidarne la cura alle mani infedeli o neghittose de' loro agenti, i quali non possono far nulla di meglio se non se proccurare il più alto prezzo del fitto delle terre, e badare all' esazione di quello. Dal loro canto gli affittatori, lungi dall' operarvi alcun miglioramento, s' industriano di risparmiare per quanto possono le spese di coltura e non hanno alcun interesse se la terra si spossi e si deteriori. Quindi con danno dell' universale ne conseguita che poche braccia sono impiegate ne' lavori di campagna e che i ricolti risultino scarsi e di cattiva qualità. All' incontro i possessori di una discreta estensione di terreno che dimorano nel luogo, sogliono adoperare ogni industria e solerzia per migliorarlo e far acquistare ad esso maggior valore. Anche più industriosa è la coltura de' piccioli fondi dati a censo a' coltivatori. Costoro quando non trovano ad impiegare la loro opera ne' lavori di campagna, sono intenti ed operosi a coltivare il proprio fondo e col concime e col lavoro ottengono dalla terra più copiose e svariate quelle produzioni che servono all' agiata sussistenza della loro famiglia. Per tutti questi riguardi era conveniente ed utile all' interesse pubblico che si fosse accelerata la suddivisione delle terre, prescrivendosi con una legge che ai

creditori delle soggiogazioni e degli altri pesi inerenti a'feudi si fossero assegnate terre che dessero una rendita equivalente agl' interessi che si pagavano.

L'evidenza de' fatti confermava il Real Governo ne'buoni principî di economia politica che seguitava per promuovere la prosperità pubblica della Sicilia. Ovunque ti volgi miri già una giudiziosa coltura che ti annunzia essere state le vaste tenute suddivise e date in proprietà o in censo agli abitanti del respettivo comune. Ma pur oggi odi ripeterti, riuscir più utile la coltivazione del grano in vaste tenute ed esser necessario alla pastorizia il pascolo delle grandi estensioni di terreno che per avvicendamento si lasciano in riposo. Certamente non si può far altrimenti nell'attuale condizione di cose, poichè non si possono arare con diligenza nè concimare nè sarchiare le molte migliaia di moggia di terreno, e per conseguenza sono scarse le spese di coltivazione. Molto meno si potrebbero eseguire piantagioni di cotone, di lino, di canapa, di grano d'india e di legumi, quando in que' vasti campi non si trovano case rurali per farvi dimorare i coltivatori. Così con poca spesa si ottengono i ricolti più o men abbondanti secondo le stagioni più o meno propizie, e quando i terreni si lasciano in riposo, senza la menoma spesa si trae profitto dal pascolo. All'incontro hanno un valore doppio o triplo i poderi contigui a'comuni, i quali per effetto di una diligente coltura danno una produzione doppia di grano, ed in vece di lasciarsi in riposo per pascolo con opportuni avvicendamenti si coltivano continuamente. Di

molto maggior valore sono i terreni irrigui ne' quali il grano si avvicenda col cotone, col lino, con la canapa e co' legumi, o si coltivano gli agrumi. In generale la fertilità del suolo della Sicilia è tale che piantati gli ulivi i mandorli ed i gelsi ad una convenevole distanza tra loro, si ottiene anche un copioso ricolto di cereali, purchè il terreno si concimi e si adoperino opportuni avvicendamenti. Nè si può giustificare l'utilità de' lati fondi pel pascolo che somministra alla pastorizia la porzione da lasciarsi a vicenda in riposo per ristorare la forza produttrice del terreno. Ogni agronomo ben conosce che dopo la messe nasce scarsa l'erba da pascolo e che in que'campi adusti all' innoltrarsi della state cessa affatto ogni vegetazione. All'incontro è ben noto che i foraggi de' terreni ben coltivati col sussidio de' pascoli artificiali nudriscono un numero di animali molto maggiore di quello che potrebbe sussistere nella medesima estensione di terreno che si lasciasse incolto per uso di pascolo. Nè per certo in Sicilia mancherebbero i prati per nudrire un bestiame doppio dell' attuale, qualora le scoscese pendici de' monti fossero coperte di alberi silvani per conservarvi nella state pingui i pascoli, e nel verno il bestiame si governasse nelle stalle co' foraggi che somministrerebbe la coltivazione, e co' prati artificiali. In questo modo l'agricoltura e la pastorizia come due benevole sorelle si presterebbero scambievole soccorso.

Malgrado che sieno evidenti i miglioramenti della Sicilia per l'abolizione della feudalità e per la sud-

divisione delle terre, pure i fautori dell'antico sistema ne assordano con esagerare le attuali miserie di Palermo e della Sicilia. A queste insussistenti declamazioni bisogna contrapporre i fatti. Innanzi tutto l'aumento delle nuove abitazioni in tutti i comuni e le numerose case rurali che con progressione crescente si edificano nelle campagne, ti annunziano che la popolazione della Sicilia dal 1800 al 1841 si è aumentata almeno del quarto. Rispetto alla città di Palermo da' registri delle gabelle puoi scorgere quanto la consumazione degli ultimi anni superi quella del 1798 al 1800. Gli artigiani e le loro donne nel 1800 vestivano grossolanamente, ed oggi abbigliano la persona con eleganza e vivono con maggiore agiatezza. Il numero delle carrozze de' privati oggi si vede raddoppiato, e quello delle carrozze di affitto si è aumentato al quadruplo. Nelle altre città vedi sorgere nuovi e belli edifizî e noti che molte famiglie del secondo ceto vivono con tutti gli agj e le loro case sono addobbate con isquisito gusto. La marina mercantile si è almeno raddoppiata. In fine con cifre numeriche si mostra il miglioramento, se su i registri delle dogane paragoni il coacervo delle importazioni ed esportazioni dal 1796 a tutto il 1798 con quello del periodo dal 1839 a tutto il 1841. Tutti questi fatti provano che la prosperità della Sicilia si è progressivamente aumentata e che questi vantaggi derivano dalle migliorate instituzioni civili e dalla suddivisione delle terre. Molto più rapidi saranno i progressi della migliorata agricoltura, tosto

che saranno messe in esecuzione le provvide disposizioni legislative del nostro sapientissimo Principe per lo scioglimento della promiscuità del dominio sul suolo, e per l'affrancazione di quelle moleste servitù che inceppavano l'agricoltura.

Usi civici e loro perniciose conseguenze.

Quando tutto il suolo della Sicilia, come si è osservato dinanzi, era distribuito in feudi inalienabili, e quando al popolo non era conceduto di acquistarne la menoma striscia, era forza tollerare, come sopra abbiamo discorso, che i miseri contadini facessero pascolare nelle vaste tenute che non si coltivavano, la pecora, l'asino, la giumenta ed il bue. E siccome quelle terre si davano in fitto, così gli affittatori non aveano il potere, nè intendevano attirare contro di sè l'odiosità d'impedire alla povera gente quel picciolo profitto. Inoltre sebbene i boschi fossero stati guardati da sgherri armati che aveano in Sicilia il nome di *campieri*, pure ad essi non consentiva l'animo di proibire alla meschina gente di prendere le inutili spine e gli alberi caduti per vecchiezza o per la furia dei venti. Nè i più avari possessori potevano sperare di riscuotere da' poveri contadini la menoma prestazione in danaro per l'uso del pascolo o delle legna inutili, perchè quella grama gente non avea il modo di procacciarsi danaro, e per lo più riceveva in derrate la mercede del suo lavoro. Questi usi che riuscivano di poco o di niun

valore rispetto a' possessori de' fondi, erano indispensabili alla sussistenza di un popolo, il quale non poteva mai acquistare la proprietà del suolo da esso coltivato. Poscia col volgere degli anni si dilatarono sempre più e si considerarono come dritti di servitù attiva che gli abitanti del respettivo territorio esercitavano sulle terre feudali. Finalmente per l'abolizione della feudalità essendo cessato il potere de' baroni ne' respettivi feudi, quegli usi civici si sono trasformati in positivi dritti di condominio, che or sono di grave peso a' proprietarî delle terre. In fatti l'uso di far pascolare nei campi dopo la messe può estendersi a tal numero di bestiame, che il proprietario non possa affittarlo ad altri. Nel modo stesso il pascolo de' terreni che si lasciano in riposo, può essere interamente consumato per uso civico. Oltre alla gravezza di simili pesi indeterminati, il peggior danno consiste nell' impedire al proprietario del suolo di cambiarne la coltura. Così per esempio il corpo municipale non consentirebbe che il possessore piantasse le viti in un campo soggetto all' uso civico del pascolo, o lo trasformasse in orto o giardino.

Molto peggiore è la condizione dei proprietarî dei boschi. In origine gli usi civici si limitavano al taglio delle spine e del legname secco. Più tardi si estesero al legname bisognevole alla costruttura degli strumenti agrarî. Similmente l'uso civico del pascolo del suolo si dilatò anche a quello delle frutta silvane. In tal guisa il condominio per gli usi civici agguagliava e spesso superava di fatto quello della

proprietà, poichè a torme le popolazioni andavano a devastare i boschi. Inoltre per l'articolo 27 della legge de' 21 agosto 1826 i comuni han dimandato che i boschi ne' quali si esercitavano usi civici fossero amministrati come comunali. Ciò importa che i possessori di quelli che ne pagano la contribuzione fondiaria, non possono ritrarne alcun profitto. Innanzi tutto il corpo municipale intende intervenire nell' affitto del pascolo e nella vendita del taglio del legname. In secondo luogo il corpo municipale non può convenire col proprietario del bosco intorno alla divisione del prezzo del fitto del pascolo o della vendita del legname, poichè da un magistrato delegato con norme speciali si deve determinare il valore del condominio. Intanto mentre al possessore s'impedisce ogni uso della sua proprietà, la popolazione esercitando gli usi civici se ne serve a suo arbitrio e la devasta. In somma rispetto a' boschi sembra che le popolazioni, alle quali per effetto del sistema feudale era impedito di acquistare terre in proprietà, ora per l'abolizione di quel sistema intendono prenderne tumultuariamente possesso come nello stato di primitiva barbarie. Senza mentovare altri esempî basta ricordare che in questi termini si trova la quistione intorno ai boschi di Bronte tra il comune ed il possessore ex-feudatario.

Allorchè ogni ramo d' industria era compresso ed il commercio principalmente consisteva nel vendere il grano agli stranieri, i soli possessori delle vaste tenute nelle quali si coltivava quella derrata, ne

ritraevano danaro col quale provvedevano a' bisogni del lusso. Coloro che prendevano in fitto estese terre per coltivarle a loro conto, spesso spesso fallivano quando i ricolti erano scarsi o quando per difetto di ricerche straniere era basso il prezzo delle biade. Per la qual cosa essendo pochi i ricchi coltivatori, era forza che i proprietarî mantenessero una dote di buoi e di sementa che si davano agli affittatori i quali provveduti di questi mezzi aveano bisogno di poco danaro per fare le spese della coltura. Inoltre il pagamento del fitto si eseguiva subito dopo il ricolto, ed i proprietarî s'impadronivano delle derrate a'prezzi correnti de' caricatoi ne'quali si trasportavano. Così ne' luoghi della produzione non circolava affatto danaro ed i fitti ed ogni lavoro si soddisfacevano in derrate. Vivendosi così nello stato di prima rozzezza, molti baroni trovavano il loro miglior conto di distribuire le terre, più vicine ai comuni, in piccole porzioni ai coloni, mercè una determinata quantità di grano; la qual prestazione ebbe il nome di terratico. In queste convenzioni per lo più si stabiliva che il proprietario dovesse anche somministrare la sementa. Altre contrattazioni si facevano con determinarsi la parte del ricolto da prendersi dal proprietario sotto la denominazione di decime. E siccome in que' tempi il potere de' baroni non avea limiti ed i loro vassalli non potevano dimandar giustizia contro le loro soperchierie, così spesso s'imponevano arbitrarie prestazioni o si assoggettavano i vassalli a soprusi ed angarie che col tempo si considerarono come dritti.

Nella condizione della presente civiltà in cui le provvide cure di S. M. sono intente a promuovere la prosperità della Sicilia, si deve per ogni verso riprovare il sistema di prestazioni in derrate che ebbe origine nello stato di rozzezza di barbarie e di miseria. Esso comprime ogni miglioramento dell'agricoltura e dà occasione alle più gravi vessazioni contro gli agricoltori. Colui che deve riscuotere da un podere una prestazione in grano, non consente che vi si esegua altra maniera di coltivazione. Se il terreno sia adatto alla piantagione degli agrumi, delle viti, degli ulivi o del cotone o agli ortaggi, l'agricoltore deve rinunziare a questi vantaggi. Nè gli si permettono gli opportuni avvicendamenti per impedire lo spossamento della terra. Tali vincoli impediscono la coltura più utile che fa acquistare maggior valore alle terre e ad un tempo tolgono ai coloni i mezzi di adoperare la loro industria ed il loro lavoro per migliorare i poderi e per provvedere a'loro bisogni. Inoltre soddisfacendosi i canoni in derrate, ne conseguita che se il ricolto sia scarso, i coloni non possono profittare dell'aumento del prezzo, e consegnando una gran parte del frutto rimangono privi de'mezzi per provvedere alla loro sussistenza ed alle spese della nuova coltura. Nè sono minori le vessazioni quando i coloni debbono dare al padrone diretto una determinata quota del ricolto; poichè costui mette in opera tutti i mezzi di vigilanza e d'investigazione per impedire che s'involasse una porzione del ricolto. Con tutti questi vincoli si met-

tevano insuperabili ostacoli ad ogni miglioramento dell'agricoltura e quindi si aggravava la miseria della Sicilia, la quale essendo priva di ogni industria si è sempre decantata come agricola.

Vantaggiose circostanze della Sicilia e disposizioni legislative per farle valere.

La Sicilia ulteriore oltre i vantaggi della sua situazione geografica, della fertilità del suo suolo e del suo clima tanto propizio alla vegetazione, ha altre particolari circostanze che la rendono apparecchiata per fare i più rapidi progressi nella prosperità pubblica e nella civiltà. Molte popolose città sono situate in riva al mare. Palermo dopo Napoli può stare al paragone con le primarie città d'Italia. Messina e Catania, tranne le capitali di popolosi Stati, primeggiano tra le più cospicue città d'Italia. Trapani Marsala, e dopo queste Mazzara, Sciacca, Licata, Terranova, Siracusa, Augusta, Acireale, Riposto, Milazzo, Cefalù e Termini sono tutte popolose città poste sul mare, che possono divenire fiorenti e ricche per l'industria e pel commercio. Molte città dell'interno come sono Modica e Caltagirone superano, o agguagliano per popolazione Trapani e Marsala, ed in molto maggior numero sono quelle che stanno al paragone di Siracusa, di Acireale, di Sciacca, di Licata e di Termini. I porti di Messina, Augusta e Siracusa sul mare Jonio si annoverano tra' primi del Mediter-

ranco. Meritano distinto luogo tra i porti secondarî quelli di Palermo e Trapani situati sul mar Tirreno. La costa del mare Africano è priva di porti, e non vi ha che il molo di Girgenti che dà ricovero a' bastimenti di piccola portata. Ma la città di Marsala sta facendo grandi sforzi per la costruzione di un porto che faccia le veci dell' antico colmato porto di Lilibeo. Mazzara anche intende edificarne un altro. La cospicua città di Catania ha già intrapreso la costruzione di un porto. L'esempio delle anzidette città sarà tosto imitato dalle altre che hanno il vantaggio di poter attirare a sè un esteso ed attivo commercio. Oltre agli accennati ricoveri le coste della Sicilia offrono buoni ancoraggi in tutti i siti, ove si veggono stabiliti i magazzini di deposito, ovvero gli antichi caricatoi.

Le popolose città di Palermo, di Messina e di Catania hanno tutti i mezzi per divenire principali centri d' industria, e primarî emporî di commercio. Possono fare altrettanto le altre città marittime, serbata la debita proporzione rispetto alle loro circostanze. A questo prosperévole stato di progresso s'innoltra la Sicilia pel crescente numero dei bastimenti mercantili. Le popolose città dell'interno che signoreggiano estese contrade, sono adatte a divenire centri d' industria, di manifatture e di arti e mestieri comuni, quando per la migliorata industria si vedranno sorgere ad esse d' intorno numerosi villaggi di operosi coltivatori. L' abolizione della feudalità che fu confermata nella Sicilia col decreto degli 11

dicembre 1816, e quella de' maggiorati e de' fedecommessi che ivi ebbe pieno effetto nel 1819 per la pubblicazione del nuovo codice civile, producono già la suddivisione delle terre, sia per successioni, sia per espropriazioni, sia per vendite volontarie. Anche grandemente vi ha contribuito la rescissione dei contratti di soggiogazioni operata con le sagge norme dettate dal real decreto de' 10 febbraio 1824. Intanto per potersi dare potente impulso al miglioramento dell'agricoltura era d'uopo che la proprietà del suolo fosse divenuta libera e scevra di ogni vincolo o impedimento. Si è mostrato di sopra qual grave impedimento arrecassero all'industria campestre la promiscuità dei dritti ed il condominio che esercitavano i comuni per gli usi civici. Nè riuscivano di minor molestia le prestazioni in derrate e molti soprusi ed angarie exfeudali. Allorchè nel 1838 S. M. faceva il giro della Sicilia per conoscere da vicino i bisogni de' suoi sudditi, da per tutto le si umiliavano instanze per lo scioglimento della promiscuità e per l'abolizione degli altri vincoli. I perniciosi effetti di tali impedimenti si facevano manifesti alla semplice ispezione oculare. Imperocchè ove scorgevi florida coltura, avevi la certezza che le terre erano libere da que' vincoli. All'incontro ove osservavi campi incolti o mal coltivati, dovevi tenere per fermo che quegli ostacoli ne impedivano il miglioramento o che appartenevano a qualche grande possessore il quale lontano dalle sue terre non avea alcun pensiero di migliorarle.

Le giuste lagnanze delle popolazioni ed i gravi danni osservati con la propria ispezione mostravano evidente al sapientissimo Principe la necessità di dar compimento all' abolizione della feudalità e di sciogliere i dritti promiscui. Quindi per far cessare que' danni col real decreto de' 19 dicembre 1838 fu prescritto che gl' intendenti avessero verificato rigorosamente comune per comune, se vi esistesse e si esercitasse ancora da qualsivoglia exfeudatario, o corpo morale o avente causa da essi alcuno de' dritti feudali aboliti, e ne avessero fatto distinto rapporto per prendersi le misure opportune. Inoltre fu ordinato agl' intendenti di procedere allo scioglimento delle promiscuità ed alla divisione de' demanî comunali colle facoltà accordate nell' articolo 177 della legge de' 12 di dicembre 1816, ed a norma del real decreto del primo di settembre 1819. I principali vantaggi di queste salutari disposizioni erano accennati nelle considerazioni di quel decreto. Specialmente si notava che l'agricoltura non può prosperare senza la proprietà assoluta di ogni fondo, che dà il dritto di vietarne altrui l' ingresso; che le terre non acquistano valore dove non esistono molti agiati coltivatori; che l'amore della proprietà affeziona al suolo; e che le vaste contrade nude deserte o mal coltivate che s' incontrano in Sicilia, non ostante la loro fertilità naturale ed il favore del clima, non potranno essere migliorate, finchè durerà l' esistenza di più padroni sullo stesso fondo. Si dichiarava inoltre nelle considerazioni l' intendimento di accelerare l' esecu-

zione delle leggi che da epoche remote hanno proscritto quella condizione di dritti promiscui delle proprietà, la quale è egualmente perniciosa alla prosperità pubblica, al ben essere delle popolazioni ed agli stessi grandi proprietarî.

Rispetto a' dritti della proprietà che costituiscono la base fondamentale della società civile, si era formato un miscuglio eterogeneo delle instituzioni della civiltà e delle consuetudini della barbarie. Erano barbare le orde che invasero le diverse regioni dell'impero romano nella sua decadenza. Esse alle loro usanze coordinarono il dritto di conquista, ma non poterono far di meno di riconoscere e di adottare i vantaggi del dritto civile e delle instituzioni de' popoli soggiogati. Per la qual cosa alle leggi civili de' Romani si adattarono l' eterogenee instituzioni de' feudi, dei maggiorati e de'fedecommessi, e si formò un miscuglio di principî di civiltà e di barbarie. Intanto come dalle consuetudini della barbarie derivava il privilegio esclusivo di pochi di avere la proprietà inalienabile del suolo, così dal medesimo stato di barbarie presero origine gli usi civici, cioè il dritto delle popolazioni di provvedersi senza regola delle cose tanto indispensabili alla sussistenza che loro offeriva il respettivo territorio. Avendo dunque la stessa origine e costituendo il modo di condominio il privilegio delle proprietà inalienabili e gli usi civici, era necessario di procedersi ad una divisione materiale delle terre in proporzione de' respettivi dritti di condominio. Questo scopo hanno

avuto la legge del 1816 e le precedenti relative allo scioglimento de' dritti promiscui.

Nuove disposizioni legislative concernenti l'abolizione de' superstiti dritti feudali e lo scioglimento della promiscuità di dominio sulle terre.

È sempre difficile impresa il superare nelle più utili riforme le opposizioni che si presentano dagl' interessati, specialmente quando si tratta d' invecchiati abusi. Col decreto de' 19 dicembre 1838 il real governo intendeva procedere con maturo esame de' respettivi titoli allo scioglimento de' dritti promiscui, ed al compimento dell'abolizione della feudalità. Intanto si erano messi in campo tanti sutterfugî e tante obbiezioni che nel corso di tre anni non si era fatto quasi nulla per l'esecuzione dell'anzidetto decreto. Nell'altro giro fatto per la Sicilia nell'autunno del 1841 S. M. ascoltava le medesime istanze delle popolazioni per l' esecuzione di quelle salutari disposizioni. Nel tempo stesso con la propria ispezione meglio si convinceva della necessità di far tosto cessare i gravi danni che si arrecavano al miglioramento dell' agricoltura ed alla prosperità pubblica dalla promiscuità de' dritti e da' soprusi feudali, che sussistevano ancora in molti comuni. Per la qual cosa nel giugnere in Palermo la M. S rivolse le sue assidue cure a regolare i modi di esecuzione del de-

creto de' 19 dicembre 1838. Già da tre anni si raccoglievano nozioni sulle particolari circostanze e si discutevano maturamente le disposizioni che meglio convenissero al conseguimento di uno scopo di tanta importanza. Si trattava perciò di dare l'ultimo perfezionamento a questo lavoro. A tal oggetto col real decreto degli 11 dicembre 1841 fu prescritto di dover tosto cessare la riscossione e l'esercizio di qualsiasi dritto ed abuso feudale, che già senza compenso fu abolito, e che nonostante l'abolizione seguitane, tuttavia sussisteva in favore di qualsivogliano exfeudatarî, corporazioni morali ed aventi causa da essi. Prevedendosi il caso in cui alcuni di que' dritti meritassero compenso, in sei articoli si regolava il modo di farsene la discussione e la liquidazione. Rispetto alle decime prediali dovute alle Chiese ed a qualunque altra persona, ed alle prestazioni territoriali perpetue che si riscuotono in pregiudizio dell'agricoltura e mettono vincoli alle proprietà, si permettevano a'proprietarî dei fondi, che soffrono tali gravezze, la commutazione in canoni in danaro enfiteutici redimibili, ed anche il riscatto con le norme de' due decreti de' 17 gennaio 1810, o de' 20 giugno 1818.

Rispetto allo scioglimento della promiscuità dei dritti ed alla ripartigione delle terre demaniali S. M. parimente rivolse le sue cure per far cessare ogni difficoltà. A tal oggetto nelle istruzioni approvate col real decreto degli 11 dicembre 1841 furono dettate disposizioni precise per l'esecuzione ed applicazione

di quelle che in termini più generali si contenevano nel decreto de' 19 dicembre 1838. Esse concernono lo scioglimento di ogni promiscuità, la separazione in massa delle terre non promiscue fra i comuni ed i padroni di esse, sieno ex-baroni, sieno Chiese, e la divisione fra i cittadini de' demanî comunali e delle parti degli ex-feudali ed ecclesiastici spettate o che potranno spettare a' comuni. Per effetto di questi salutari provvedimenti un' industriosa popolazione coltivatrice si spanderà sulle vaste terre della Sicilia che or si veggono deserte incolte o mal coltivate. L' estensione delle quote è stabilita tra i limiti di mezza ad una salma, o di moggia legali $12 \frac{1}{2}$ a 25 delle terre di seconda classe; la qual estensione coltivata con industria può dare agiata sussistenza alla famiglia di un colono. Affinchè i coltivatori si affezionassero al suolo e fossero sicuri di raccorre i frutti della loro industria, è stato saggiamente prescritto che le quote non si potessero vendere nè ipotecare per lo spazio di 20 anni. Inoltre per lo stesso scopo esse saranno esenti dalle azioni de' creditori così per debiti prima contratti, come per gli altri che si contrarranno, potendo i creditori sperimentare soltanto i loro dritti su i frutti delle quote. La devoluzione de' fondi potrà aver luogo per mancanza di pagamento del canone per un triennio, e per l' abbandono delle terre per tre anni consecutivi. Finalmente si commina anche la devoluzione, qualora si vendessero o ipotecassero tra i venti anni dall' acquisto con atti veri o simulati, nel qual caso nè il venditore nè il compra-

tore avrebbero dritto a compensamento alcuno per qualsivoglia migliorazione fatta.

Con saggezza è prescritto di doversi distinguere in due classi le terre spettanti a' comuni. Nella prima si comprenderanno quelle atte alla coltura da ripartirsi. Nella seconda si annovereranno i boschi di alberi da costruzione, le terre inondate o soggette a frane e le falde troppo erte de' monti che mettendosi a coltura devasterebbero i terreni sottoposti. Inoltre sono specialmente incaricati gl' intendenti di esporre le loro osservazioni intorno al miglioramento de' boschi, al prosciugamento delle terre inondate ed alle precauzioni necessarie per comprendere nella divisione le terre soggette a frane e le falde de' monti alquanto fortemente inclinate. Finalmente il real governo ha avuto particolar cura, affinchè nello scioglimento delle promiscuità non si facessero innovazioni dannose a' boschi, ed alle terre ove esistono miglioramenti di alberi. Con tale intendimento è stato prescritto che non si desse esecuzione alle ordinanze degl' intendenti relative a' boschi ed alle terre anzidette, finchè non sarà definito il giudizio dalla Gran Corte de' Conti, qualora innanzi ad essa fosse stato portato appello delle ordinanze suddette. Tutte le altre disposizioni contenute nelle istruzioni sono opportune ed efficaci per conseguire con la maggior giustizia lo scopo dello scioglimento delle promiscuità e della ripartigione delle terre. Non è perciò da dubitare che la solerzia ed imparzialità, e l' accorgimento e zelo degl' intendenti e de' consigli d' intendenza seconderanno le be-

nefiche mire di S. M. dirette a promuovere efficacemente la prosperità della Sicilia. Ma pur giova qui esporre alcune considerazioni su quegli oggetti che essendo di un' utilità generale debbono richiamare la speciale attenzione dell' amministrazione pubblica.

Necessità di riprodurre i boschi e vantaggi da conseguirsene.

Un tempo la Sicilia possedeva estesi e rigogliosi boschi, ed i ricordi storici ne accennano parecchi che or più non sono. Dopo la conquista fatta da' Normanni essi facevano parte de' vasti feudi distribuiti tra i commilitoni o delle ricche dotazioni concedute alle Chiese dalla pietà religiosa de' Principi. I baroni che prendevano poca cura della coltivazione de' fertili campi, molto minor attenzione rivolgevano alla conservazione e riproduzione de' boschi. Coloro a' quali si davano in fitto per uso del pascolo del suolo e delle frutta silvane, non facevano scrupolo di devastarli, quando potevano ritrarne il menomo profitto. Molto peggior governo ne facevano le vicine popolazioni, le quali vi esercitavano il dritto di provvedersi delle legna da fuoco e del legname bisognevole per gli strumenti agrarî. Anche più ne acceleravano la distruzione i frequenti incendî che avvenivano per l' uso di bruciar le stoppie de' campi vicini, o di fare le carbonaie ne' boschi. Molto peggiore era la condizione de' boschi pertinenti alle Chiese, poichè i prelati temporanei usufruttuarî erano più negligenti de' ba-

roni nell' amministrazione di quelli, nè per certo vi facevan miglioramento, il cui frutto non si poteva godere se non se da' loro successori. Per tali cause col volgere degli anni sono rimasti per la massima parte distrutti i boschi della Sicilia, ed i pochi superstiti sono di giorno in giorno devastati. Già grande è la penuria del leguame da fuoco e da costruttura che vi si sperimenta, e tal penuria va aumentandosi a dismisura. La popolosa città di Palermo ed alcune altre si provveggono di carbone dalla spiaggia romana. Da Trieste e da altri luoghi si ritrae il legname di abete di castagno e di quercia per uso di masserizie e per le costrutture civili e navali. In tal modo il combustibile ed il leguame da costruttura già formano un considerabile ramo d' importazione.

Nello stato di barbarie di una nazione, quando è scarsa la popolazione rispetto all' estensione del suolo, e quando si coltiva con poca industria per provvedere a' bisogni di una stentata sussistenza, si limitano le coltivazioni nelle valli e nelle pianure che sono di maggior fertilità, e si lasciano in abbandono i luoghi alpestri e scoscesi. Di questo abbandono profitta la benevola natura per far crescere in quei luoghi gli alberi da bosco di una robusta struttura per reggere ai rigori del clima. I boschi non sono soltanto necessarî alle industriose mire della natura nel regolare l' economia delle acque, nel temperare le meteore e nel cuoprire di un fecondo terriccio il suolo sterile delle scoscese pendici; ma sono anche necessarissimi a' bisogni delle popolazioni pel combu-

stibile e pel legname da costruttura. E siccome gli uomini rozzi sono inclinati alla distruzione delle cose più utili all'universale, così un tempo si faceva concorrere la Religione alla conservazione de' boschi. A tal fine per farli rispettare dal popolo si consagravano a qualche divinità e sovente si destinava la loro rendita pel mantenimento del Culto. Allorchè poi la luce sparsa dalla santa Religione cristiana non consentiva che si fosse imposto al popolo un religioso rispetto pe' boschi, tutti i governi assunsero sopra di essi il dritto di alto dominio e con rigorose pene ne vietavano la distruzione. Da per tutto gli alberi da costruttura erano annoverati tra le regalie, ed il governo avea il diritto di servirsene per le pubbliche costrutture civili e navali. Più tardi co'progressi della pubblica prosperità essendosi aumentato il bisogno di dilatare la coltura delle terre, in ogni dove si è trovato il modo di eludere le conservatrici leggi forestali, e si sono distrutti i boschi per dissodarne il suolo e metterlo a coltura.

Rispetto alla Sicilia ne' suoi tempi prosperevoli i fertilissimi campi contigui al lido erano pur sufficienti a nudrire le numerose popolazioni, e non v'ha ricordo che fossero popolazioni sopra i monti alpestri. Ma allorchè disumane distruggitrici orde di barbari e di pirati mettevano a ruba ed a guasto i luoghi marittimi, i superstiti abitanti cercarono rifugio negli alpestri monti, e le pianure in riva al mare rimasero incolte ed insalvatichite. Dopo la conquista de'Normanni i baroni tra perchè non si potevano difendere dalle

nemiche incursioni, e perchè voleansi mantenere indipendenti dal capo supremo, edificarono rocche e castelli sulle vette de' monti più scoscesi ed inaccessibili. Quivi riducendosi i loro vassalli, cominciarono a distruggere i boschi per coltivarne il suolo. Dianzi si è notato che per la negligenza de' baroni e de' prelati si sono progressivamente aumentate le distruzioni e le devastazioni de' boschi superstiti. Questi disordini sono giunti a tal segno che l'amministrazione pubblica deve prendere le più sollecite cure per la riproduzione de' boschi, affin di provvedere al bisogno del combustibile e del legname da costruttura, e di regolare il disordinato corso delle acque. Nè per conseguire un tale importante scopo si può contar molto sul concorso de' privati proprietarî de' terreni da rimboschirsi. Nella presente condizione sarebbe già troppo il pretendere che essi conservassero e migliorassero i loro boschi, e con l'intendimento d'incoraggire la loro industria la legge forestale ha lor lasciato piena facoltà di governarli a lor talento, purchè non li diboscassero e non ne dissodassero il suolo.

Sebbene fosse rigorosamente vietato di dissodare i terreni saldi e si dovessero restituir saldi quelli già coltivati, qualora fossero scoscesi, pure ben difficilmente i privati proprietarî s'indurrebbero a piantare in essi il bosco di alberi da costruttura. Innanzi tutto vuolsi notare che si richiede considerabile spesa per eseguire una tale piantagione e si deve attendere per un lungo periodo di anni il godimento del frutto. In

secondo luogo si deve considerare che non si può far uso del pascolo per sei anni almeno, finchè gli alberetti non giungano a tal crescenza da non poter essere rosicchiati dagli animali. In fine durante quel tempo, mentre non si ricava alcun profitto dal suolo, è d' uopo sostenere l' altra spesa della custodia. Intanto compiuto il periodo della difesa del nuovo bosco, il proprietario non potrà ritrarne una rendita molto maggiore, se non se quando gli alberi giunti a maturità producano copiose frutta silvane, ed il loro legname sia adatto alle costruzioni. Ciò importa che il frutto della spesa sostenuta per la piantagione e custodia degli alberi non si potrà conseguire prima del periodo di 40 a 60 anni. Nè allora il beneficio sarebbe maggiore del frutto che insieme col cumulo degli interessi si otterrebbe da un equivalente capitale impiegato in un' altra speculazione. Per tutte queste considerazioni si rende manifesto che in generale la piantagione di un nuovo bosco concerne vieppiù l'interesse pubblico, e che avuto riguardo alla rapida rotazione che hanno oggidì tutte le cose umane, si deve tenere per fermo che ben pochi privati proprietarî farebbero quella speculazione.

Non potendosi attendere dall' industria de' privati la riproduzione de' boschi, è forza che il real governo adoperi le più sollecite cure per ottenerla da' comuni e da' corpi morali ora che in Sicilia lo scioglimento della promiscuità gliene offre la più opportuna occasione. Con questo intendimento nell' articolo 29 delle istruzioni relative allo scioglimento delle promiscuità

si prescrive di non doversi dividere in quote i boschi che spetteranno a' comuni, e nell' articolo 30 s' ingiunge agl' intendenti di sottoporre al real governo le loro osservazioni circa il miglioramento di quelli. È ora il tempo opportuno in cui con esattezza si debbono compilare gli stati dei terreni in pendio che non si possono coltivare, tanto se appartengano agli antichi demanî comunali, quanto se facciano parte delle terre spettanti a' comuni per lo scioglimento delle promiscuità. In tali terreni scoscesi che non si potrebbero coltivare senz' apportar danno alle campagne sottoposte convien piantare i boschi. Affinchè poi i comuni, che ne sarebbero gli assoluti proprietarî, potessero sostenerne la spesa, la piantagione si eseguirebbe nel corso di alcuni anni. Per il che secondo la fertilità del suolo si dividerebbe il terreno da imboschirsi in sei o più sezioni, in ciascuna delle quali si pianterebbero i semi della specie di alberi, che gl' impiegati forestali indicherebbero come i più convenevoli. Terminata la piantagione, si metterebbe la sezione in istretta difesa, finchè gli alberetti non fossero giunti a tal crescenza che gli animali non potessero rosicchiarne le cime. In questo modo la spesa della piantagione del bosco sarebbe ripartita in parecchi anni, ed al comune non mancherebbe la rendita di una porzione del pascolo che durante la piantagione si diminuirebbe progressivamente, come similmente si aumenterebbe a misura che crescendo gli alberi si verrebbe a togliere la difesa. Inoltre nel terzo o quarto anno dopo la piantagione della prima

sezione si avrebbe il beneficio del legname del diradamento, che annualmente si eseguirebbe nelle altre, per lasciar meglio ingrandire gli alberetti di miglior crescenza. Un secondo diradamento si farebbe dopo essere terminata la progressione del primo, affinchè rimanessero alla debita distanza gli alberi migliori.

Nello stato di crescente civiltà non si debbono tollerare gli usi civici che ricordano i tempi di barbarie e danno luogo a molti abusi ed inconvenienti che si sono notati nel secondo volume di quest'opera, al capitolo che tratta *della convenienza di abolire gli usi civici per promuovere la prosperità de' boschi.* Ma se pur sia forza rispettare le antiche consuetudini, benchè fossero cangiate le circostanze che le rendevano convenienti, si deve sempre rigorosamente proibire che s'introducesse la scure in quei boschi che si allevano ad alto fusto. In questo caso di tolleranza bisogna governare una proporzionata estensione di bosco a selva cedua e dividerla in un convenevole numero di sezioni per tagliarsene una all'anno secondo le regole silvane. I diradamenti dei boschi di alto fusto provvederebbero ne' primi anni a' bisogni del combustibile, finchè non divenisse adulta la selva cedua. Anche nel caso dell'abolizione degli usi civici conviene sempre che una porzione del bosco sia piantata a selva cedua per provvedere con una perenne rotazione a' bisogni del combustibile di tutta la popolazione. Quelli di alto fusto si debbono rispettare finchè giungano a maturità. Spetterà alle se-

guenti generazioni di dividerli in sezioni e di sottoporli alla rotazione de' tagli regolari per supplire agli ordinarî bisogni del legname da costruttura e per perpetuarne la riproduzione. Le nazioni non muoiono, ed è pur debito della presente generazione di preparare la prosperità delle vegnenti. Come noi siamo riconoscenti verso i nostri maggiori che ci hanno lasciato il godimento di utili opere, così i nostri posteri benediranno le nostre cure per aver preparato ad essi prosperevoli boschi di alberi da costruttura.

Il più utile miglioramento che si può operare in un terreno scosceso che convien mantenere saldo per impedire la devastazione delle campagne sottoposte, consiste nel piantarvi il bosco. Nel suolo scosceso in tempo di piogge dirotte le acque ne solcano la superficie ed il pascolo si restringe per quanto è lo spazio occupato da' burroni che continuamente si dilatano. Nel verno il bestiame si ricovera dalle piogge dalle nevi e dagl' impetuosi venti sotto le fronzute chiome degli alberi. Nella state l'ombra degli alberi stessi conserva pingui i pascoli e dà ristoro al bestiame quando è dardeggiato dagli ardenti raggi del sole. Inoltre le frutta silvane danno un'altra rendita ed il legname giunto a maturità acquista un considerabile valore per le costrutture civili e navali. Per questi vantaggi è più apprezzato il pascolo de' boschi, i quali danno una rendita maggiore di quella che si ritrae da un' uguale superficie di terreno saldo privo di alberi. Rispetto alla Sicilia che è una grande isola situata in mezzo al Mediterraneo, i boschi di alberi

da costruttura hanno una ben grande importanza politica. Già la marina mercantile si va aumentando in progressione crescente, ed è ben necessario il provvedere a buon prezzo il legname per la rinnovazione de' navigli. Dall' altro canto essendo per la più parte il suo suolo coperto di montagne dalle quali si precipitano molti torrenti devastatori, per frenarli e per regolare i corsi disordinati delle acque il più efficace rimedio consiste nel riprodurre folti boschi nelle scoscese pendici. Per tutte queste considerazioni la piantagione e la conservazione de' boschi in Sicilia debbono formare l' obbietto delle sollecite cure della pubblica amministrazione.

Come si è notato di sopra le Chiese di Sicilia posseggono nelle alpestri montagne vaste tenute che un tempo erano boscose. Non è certamente da sperare che i vescovi i prelati e le altre dignità ecclesiastiche che non hanno saputo impedire la devastazione e la distruzione de' boschi de' quali aveanò l' usufrutto, or possano riuscire a riprodurli. Essi non potrebbero abbandonare le cure del loro santo ministero per recarsi in luoghi distanti e difficili ed occuparsi dell' industria campestre. Nè il loro interesse consente confidare a mani inabili o infedeli grosse somme per operare con buon successo un miglioramento di che godrebbero il frutto i loro successori. Intanto siccome per la più parte la pietà religiosa de' Sovrani ha fatto la concessione di quelle vaste tenute alle Chiese, così il real governo deve prendere speciale cura pel miglioramento di quelle tenute con manifesto

vantaggio delle Chiese stesse e della prosperità pubblica. Trattandosi di dotazioni fatte dalla Corona, in tempo di sede vacante si amministrano i beni dalla Direzione generale de' Rami e Dritti riuniti, e la rendita si deposita nella Tesoreria tenendosene un conto a parte. Benchè la pietà religiosa del nostro Principe destinasse tali somme per soccorsi e per altre opere pie, pure meglio si adempierebbe lo scopo della donazione, se una parte ne fosse impiegata nel migliorare le terre concedute alle Chiese. Così si otterrebbe il doppio vantaggio di provvedere all'interesse pubblico con aumentare i boschi di alberi da costruttura, e quello delle Chiese le quali acquisterebbero una maggior rendita.

Essendo di regio patronato tutte le Chiese, le quali han ricevuto dalla pietà de' Principi le loro dotazioni, la Direzione generale dei Rami e Dritti riuniti che ne assume l'amministrazione in tempo di sede vacante, dovrebbe essere incaricata del miglioramento de' terreni boscosi o da rimboschirsi che fan parte di quelle dotazioni. A tal oggetto essa si dovrebbe mettere di accordo con la direzione generale di Ponti e Strade e delle Acque e Foreste e della Caccia dalla quale in conformità della legge forestale debbono essere consigliati i miglioramenti ne' boschi de' pubblici stabilimenti e de' corpi morali a' respettivi amministratori. Essa inoltre dovrebbe avere alla sua immediazione alcuni impiegati forestali i quali invigilassero che i boschi pertinenti alle Chiese fossero amministrati secondo le disposi-

zioni delle leggi forestali. Essi inoltre in tempo di sede vacante sarebbero incaricati de' progetti della piantagione de' boschi ne' terreni che si debbono mantener saldi e dovrebbero curarne l'esecuzione dopo che tali progetti esaminati dal consiglio forestale saranno dal Sovrano approvati. Sarebbe anche spediente che la Direzione generale de' Rami e Dritti riuniti continuasse ad amministrare i boschi che si pianteranno di nuovo o si miglioreranno con le rendite della sede vacante, finchè tolta la difesa gli alberetti non potessero essere danneggiati dal bestiame. In questa prosperevole condizione se ne farebbe la consegnazione al nuovo prelato, compilandosene un circostanziato processo verbale, affinchè si potesse verificare se in progresso fossero conservati nel medesimo stato di floridezza. La medesima Direzione generale per mezzo degl' impiegati forestali posti alla sua immediazione dovrebbe invigilare su tale conservazione. A tal oggetto dovrebbe stabilire il numero dei guardaboschi bisognevoli per la custodia de' boschi e farne la nomina sulla proposizione de' prelati o degli amministratori delle Chiese.

Utilità delle bonificazioni e della restaurazione de' monti che ad esse si deve associare.

Distrutti i boschi che altra volta cuoprivano le scoscese pendici dei monti, ed in molte di esse dis-

sodatone sconsigliatamente il suolo, l'economia delle acque fu grandemente disordinata. In tempo di piogge dirotte o di rapido scioglimento delle nevi le acque che non incontravano impedimento nelle radici degli alberi e de'frutici, si riunivano nelle piegature del suolo e scavandovi profondi burroni e trasportando seco gran copia di terra e di ghiaie si precipitavano furiose ne' terreni sottoposti. Per effetto della deposizione di tali materie nelle campagne di poca pendenza, non solamente queste erano devastate, ma ben anche, alterati gli scoli, rimanevano sotto il dominio delle acque stagnanti. S. M. nella sua alta sapienza ben comprendeva che dopo tanti secoli di calamità e di pieno abbandono molte fertilissime campagne sono inabitabili a cagione della pestifera infezione che vi spandono le acque stagnanti. Avvertiva altresì che non si può esercitare un' industriosa coltura ove per la pestifera infezione del clima non possa dimorare una popolazione coltivatrice. Per tali considerazioni nell'articolo 30 delle citate istruzioni si è prescritto che gl' intendenti in occasione dello scioglimento delle promiscuità de' dritti e della ripartigione delle terre avessero sottoposto le loro osservazioni intorno al prosciugamento delle terre inondate ed alle precauzioni necessarie per potersi coltivare le terre soggette a frane e le falde de' monti. Così menandosi ad effetto queste provvide cure del real governo si apre a' Siciliani un vasto campo d'industria e di lavoro per restaurare le devastazioni prodotte nello spazio di molti secoli di calamità e di ab-

bandono, e per restituire fertilissime campagne alla più florida coltura.

È per certo ben ardua impresa il bonificare e restaurare le devastazioni prodotte nel corso di tanti secoli. Nè l'arte può giugnere ad imporre un freno a que'furiosi torrentacci che strascinano seco un immensa congerie di sassi e di ghiaie. Essi sono sempre più imperversati, dacchè si sono distrutti i boschi delle scoscese pendici e se n'è dissodato il suolo. È forza cominciare dal riparare l'oltraggio recato alle benevole intenzioni della natura che avea fatto crescere i boschi ne' monti alpestri per impedire che dalle acque fossero stati infranti a falda a falda, e ne fossero trasportati i rottami nelle sottoposte valli. Per la qual cosa non si può abbastanza raccomandare alla solerzia degl'intendenti la cura di far piantare i boschi in tutte le falde scoscese che appartengono a'comuni o che ad essi spetteranno nello scioglimento delle promiscuità. La stessa premura si deve avere nel far ritornare boscose le terre scoscese pertinenti alle Chiese. In questa occasione con rigore si debbono comprendere negli stati de' terreni in pendio le falde e le pendici dei monti che sono scoscese e solcate dalle acque, e che sconsigliatamente si coltivano. Si tratta di conservare la fecondità di quei terreni scoscesi e di preservare dalle devastazioni le campagne sottoposte. In fatti la terra smossa per una mal consigliata coltura non potendosi mantenere ne'piani ripidamente inclinati deve necessariamente succedere che rimangano spogliate di terra vegetale le superfi-

cie inclinate che sono coltivate. Inoltre le acque strappando furiosamente dal suolo prima la terra vegetale e poscia le rocce infrante, conducono seco e depongono quelle materie sulle soggiacenti campagne, le quali ne rimangono devastate. È manifesto che l'amministrazione pubblica abbia uno stretto dovere di far cessare que'danni ove si consideri che la natura ha preparato con lunghi lavorii la fecondità del suolo per le generazioni e non già per gl'individui a'quali le leggi civili ne assicurano la proprietà. Nè ad essi può essere conceduto dalle leggi civili il dritto di distruggere per una sconsigliata coltura l'opera della natura e di cagionare nel tempo stesso la rovina nelle campagne sottoposte. Sotto questi rapporti la nostra legge forestale provvidamente proibisce la coltura de' terreni scoscesi e prescrive che si restituissero saldi o boscosi.

Come immediatamente seguono le devastazioni dalla imprudente coltura delle falde scoscese, così mirabili sono gli effetti del loro rinsaldamento e rimboschimento per la cessazione de'guasti. È perciò necessario che le operazioni del bonificamento sieno precedute dalla restaurazione de'monti. Nell'attuale disordine dell' industria campestre de' monti, da quelli che sono compresi tra le vicinanze di Taormina e la punta del Faro, si precipitano in profonde valli e si scaricano nel mare Ionio oltre a 60 furiosi torrentacci che con le loro alluvioni devastano le amenissime e fertilissime campagne che giacciono nel fondo di quelle valli. In un numero più grande per

la maggior lunghezza della costa del mar Tirreno sono i torrentacci che si precipitano dall'alto de'monti e mettono foce in quel mare. Alcuni di essi sono di un corso più lungo ed alcune valli sboccando in mare si dilatano in una pianura più ampia. Questo vantaggio però è di poca utilità, poichè i trabocca- menti de' torrenti s'impaludano nelle conche più depresse e le acque stagnanti spandono all' intorno pestifera infezione. I possessori de' terreni adiacenti alle valli di que' torrenti con enormi spese edificano muri ed argini nelle loro sponde per difenderle dalle loro irruzioni. Ma tali difese sono distrutte quando l'impetuosa corrente si dirige contro di esse, ed i torrenti vittoriosi spandono le ghiaie che trasportano sulle fertilissime terre adiacenti. In questo modo le ghiaie rendono affatto sterili le più ubertose campagne, ed i letti de'torrenti si dilatano successivamente tanto che alcuni di essi ora hanno una larghezza maggiore di un miglio. La perdita di que'preziosi terreni si aumenta di anno in anno in progressione crescente, dacchè sconsigliatamente si è dilatata la coltivazione delle scoscese pendici. A far cessare tante devastazioni è d'uopo ricorrere al solo efficace rimedio di restaurare i monti con restituirne boscose le più ripide falde. Quando le acque troveranno ostacolo nelle radici delle piante e perderanno la forza di corrodere le sponde de' burroni e di trasportarne seco le terre e le ghiaie corrose, riuscirà agevole contener i torrenti in letti più stretti tra deboli argini. Diminuito grandemente il volume delle alluvioni che le acque

trasportano da'luoghi superiori, si può allora pensare a farle depositare ne'tronchi superiori delle valli.

Molto minori sono le alluvioni trasportate da' torrenti che si gittano nel mare Africano, poichè per la più parte discendono da montagne argillose. Ivi più pronta riuscirebbe la restaurazione delle scoscese montagne e con maggior facilità si potrebbe regolare il corso delle acque, e far cessare il loro impaludamento. È facile il comprendere che le opere della restaurazione dopo tanti secoli di abbandono debbano essere di un'immensa mole e richieggano enormi spese e lungo tempo. Il rinsaldamento ed il rimboschimento delle falde scoscese dei monti devono però precedere tutte le altre operazioni. Essi arresteranno i progressi delle devastazioni e renderanno più facili e di un successo più certo i lavori del bonificamento. È perciò necessario dispiegare tutti gli sforzi per menar innanzi la restaurazione de' monti ed intraprendere nel tempo stesso le bonificazioni più facili e quelle di maggior importanza. In molte valli e pianure basterebbe formare brevi canali di scolo per prosciugare i terreni palustri e vi si conserverebbe la salubrità con mantenersi nette le fosse di scolo. Queste bonificazioni di poca spesa debbono essere intraprese da per tutto col soccorso de' proprietarî de' terreni adiacenti e de' comuni che otterranno il vantaggio della salubrità dell' aere. Col concorso anche de'fondi provinciali debbono essere intraprese le bonificazioni di una importanza maggiore e di un interesse più generale come sarebbero quella della fertilissima

vasta Piana di Catania e l'altra de' campi Leontini tanto celebri per la loro ubertosità.

Essendo quasi tutto montuoso il suolo della Sicilia grandemente si restringerebbe la superficie delle terre da coltivarsi, se si dovessero rendere salde tutte le falde de' monti che avessero un'inclinazione di 9 a 15 gradi. Nè la legge forestale intenta a promuovere l'industria campestre de' monti e delle pianure può esercitare il suo provvido dritto di proibire la coltura delle terre scoscese se non se quando non si possono impedire le devastazioni che dalla loro coltura si cagionano alle campagne sottoposte. Per la qual cosa con provvido consiglio nell'articolo 30 delle citate istruzioni si prescrive agl' intendenti di sottoporre alla sovrana intelligenza le precauzioni necessarie per potersi far coltivare le terre soggette a frane o troppo fortemente inclinate. Nella discesa per piani inclinati le acque acquistano maggior celerità, si raccolgono in maggior volume secondo che le superficie sono di maggior estensione, e quando non incontrano ostacoli, strappano e trasportano seco in dissoluzione la terra che si trova smossa per la coltivazione. Per rimediare a questi disordini che si aumentano in ragione del più lungo cammino delle acque per piani inclinati, si suole conformare a scaglioni la superficie scoscesa de' monti. Ma questa maniera di riparazione riesce molto dispendiosa, richiede un'assidua cura di mantenimento e restringe la superficie coltivabile per quanto è lo spazio occupato dalle scarpe degli scaglioni. Quindi per questi riguardi e per

la facilità dell' esecuzione giova tramezzare le ampie falde de' monti, e cingere i cigli delle piegature del suolo e de' burroni con fasce boscose della larghezza di 30 a 40 palmi. Le acque giugnendo in quelle fasce boscose si debbono suddividere per farsi strada tra le radici delle piante e perdendo la loro celerità debbono depositare innanzi ad esse le loro torbide. In questo modo le acque delle piogge ne uscirebbero suddivise e sparse a foggia d' un velo, ed innanzi alle fasce si formerebbero altrettanti scaglioni che rincalzando le scarpe delle falde superiori ne impedirebbero lo scoscendimento. I proprietarî piantando queste fasce nel limite de' loro poderi non solamente li chiuderebbero con una siepe inaccessibile agli animali, ma farebbero anche trattenere innanzi a quelle la terra vegetale del proprio fondo, e ritrarrebbero dalla superficie di quegli scaglioni le più urbetose produzioni. Nè le strisce occupate da que' boschetti sarebbero inutili perchè il legname è necessario a' bisogni dell'agricoltore e dell'agricoltura. Qualora nelle falde apriche si coltivassero le viti, le selvette di castagno riuscirebbero preziose a cagion de' pali di sostegno che se ne ritrarrebbero.

Il Catto opunzia detto volgarmente fico d' India prospera mirabilmente in Sicilia. Esso cresce rigoglioso e facilmente si moltiplica in qualunque terra sostanziosa o magra, argillosa o arenosa, e con preferenza in quella sabbionosa calcare. Meglio adatte alla sua vegetazione sono le falde dei monti e le colline apriche. Questa pianta che perisce ne' terreni umidi,

suole vigorosamente vegetare e moltiplicarsi ne' luoghi più aridi e privi d'acqua, nei suoli più sterili e poveri di terra vegetale e nelle più scoscese ed alpestri rocce, purchè il clima non fosse oltremodo rigido. Per tali naturali condizioni la piantagione de' fichi d'India è opportunissima nelle nude rocce, che per effetto di una sconsigliata coltura sono rimaste spogliate di terra vegetale. Anzi la forza di vegetazione delle loro radici tritura le rocce che le inviluppano, ed il tritume di quelle insieme col terriccio che si produce per la decomposizione de' tronchi de'rami e delle carnose foglie, formano col tempo una certa quantità di terra vegetale. La natura quindi ha anche accordato alla Sicilia la buona vegetazione di una pianta che può efficacemente restaurare le nude e scoscese pendici, dalle quali or si precipitano furiosi i torrenti. I fichi d'India inoltre sono le piante più opportune per formare le anzidette fasce boscose che debbono tramezzare le ampie falde de' monti fortemente inclinate, affin di potersi coltivare senza danno, e per cingere i cigli delle sponde de' burroni. Sotto i rapporti di economia rurale sono vantaggiosissime quelle piantagioni. Le loro frutta che si mangiano avidamente da' Siciliani, sono salubri e nudritive. Le grosse carnose foglie che meglio si chiamerebbero articolazioni, servono di nudrimento al bestiame bovino, quando in tempo di està nel suolo adusto della Sicilia cessa la vegetazione di ogni pascolo. Esse offrono perciò un prezioso foraggio verde, che accoppiato con quelli secchi della coltivazione può nudrire

un bestiame più numeroso di quello che può mantenersi nel miglior pascolo naturale della medesima estensione. In fine le foglie stesse macerandosi danno un eccellente concime. In somma le piantagioni de'fichi d' India offrono i più utili efficaci ed opportuni mezzi per operare la restaurazione de' monti, dalla quale essenzialmente dipende la bonificazione dei terreni palustri e devastati dalle alluvioni.

Opportunità di coordinare i miglioramenti al commercio che divien più attivo per la crescente navigazione a vapore.

Abbiamo stimato pregio del nostro lavoro l'esporre in succinto le benefiche grandiose mire del nostro sapientissimo Principe di promuovere efficacemente la prosperità pubblica della Sicilia. A tali mire sono sapientemente coordinate le leggi relative all' abolizione della feudalità, de' maggiorati e de' fedecommessi, all' affrancazione delle soggiogazioni, alla cessazione de' dritti feudali, allo scioglimento della promiscuità ed alla ripartigione delle terre demaniali tra i coltivatori. Dopo una tale esposizione cade in acconcio comparare in grande gli effetti dell' antico sistema con quelli delle mentovate salutari disposizioni legislative. Come di sopra si è notato la proprietà di quasi tutto il suolo della Sicilia era inalienabile e divisa tra poche centinaia di grandi possessori che per le loro abitudini non si dedicavano all'industria cam-

pestre. Confidata l'agricoltura a mani venali ed esercitandosi la pastorizia errante col solo mezzo de'prati naturali, nel corso di otto secoli dalla conquista dei Normanni fino alla restituzione della monarchia sotto l'augusta Dinastia dei Borboni l'industria campestre del fertilissimo suolo della Sicilia languiva in un progressivo decadimento. All'incontro le nuove leggi hanno per principale scopo l'eccitare il concorso, l'industria e l'opera dell'universale per migliorare l'agricoltura la pastorizia ed ogni ramo della pubblica economia. Con tale intendimento prescrivono la ripartigione delle terre demaniali tra i coltivatori, affin di affezionarli al suolo e spronarli a ritrarre una più agiata sussistenza da un'industriosa coltura. Da per tutto si vedrebbe sorgere una gara tra gli antichi e nuovi piccioli possessori ed i miglioramenti fatti dagli uni sarebbero tosto imitati dagli altri, e tutti raddoppierebbero i loro sforzi per ritrarre maggior profitto dalla loro industria e dal loro lavoro. Per potere sostenere la concorrenza nel traffico delle produzioni di un considerabile numero di piccioli poderi coltivati industriosamente, è forza che i possessori delle tenute di mediocre e di vasta estensione impiegassero grossi capitali ne' miglioramenti di ogni maniera ed adoperassero con accorgimento gli avvicendamenti, le irrigazioni, i prati artificiali e le piantagioni degli alberi più utili. Da tale emulazione deriverebbero sempre maggiori i progressi de'miglioramenti dell'agricoltura e della pastorizia; ed i coltivatori traendone sempre maggior ricchezza avreb-

bero i mezzi per provvedere a' bisogni di una vita agiata e civile. Ciò importa che per proccurarsi maggiori agi porgerebbero lavoro agli artigiani ed occasione di guadagno a coloro che esercitano professioni, agli speculatori di ogni maniera, a' negozianti ed ai vetturali ed alla marina mercantile che farebbero i trasporti delle merci e delle derrate.

Il paragone dell' antico sistema di economia politica col nuovo è quello dell' inerzia col movimento, dell' ozio col lavoro, della negligenza con la solerzia, della spensieratezza con l'industria. Inoltre immensi debbono essere gli effetti del movimento, del lavoro, della solerzia e dell' industria della massa della popolazione che con tutti i suoi sforzi concorre a far acquistare il maggior valore al fertilissimo suolo della Sicilia, ed a permutare le produzioni di quello con le altre dell' industria. È questo l'eminente grado di prosperità al quale il nostro magnanimo Principe intende condurre i suoi reali dominî mercè le sue provvide perseveranti curè. All' esecuzione di questi generosi nobilissimi disegni debbono con devozione e zelo concorrere i consigli provinciali, gli intendenti, i consigli d' intendenza, gli impiegati dell' amministrazione civile e specialmente i sindaci ed i decurionati. È questa l'occasione di mostrare col fatto che una ben regolata amministrazione civile forma la base fondamentale della prosperità pubblica. Giusta le citate istruzioni degli 11 dicembre 1841 relative allo scioglimento della promiscuità, dovendosi assegnare a' comuni le terre più vicine agli

abitanti per distribuirsi in picciole quote a'coloni, questi non tarderebbero ad edificare la loro casa rurale nel proprio podere. Questo esempio deve necessariamente imitarsi da' possessori di grandi tenute per farle ben coltivare. Per la qual cosa vedresti sorgere borghi e villaggi nei dintorni di ogni comune, il quale diverrebbe il centro dell' industria e del traffico del respettivo territorio. A questi grandi miglioramenti trovansi già preparate le popolose città situate in riva al mare che hanno ampî magazzini, un porto o un buono ancoraggio, una numerosa marineria e relazioni commerciali già stabilite. Le popolose città dell'interno poste in siti centrali sogliono avere un vasto e fertile territorio, trafficano le derrate proprie e quelle delle contrade vicine, e per la più parte essendo capi luoghi di provincia o di distretto hanno strette relazioni co' respettivi comuni dipendenti. Così le produzioni dell'agricoltura e della pastorizia si permuterebbero con quelle dell' industria e la massa della popolazione, traendo i mezzi di agiata sussistenza dal suo lavoro, si moltiplicherebbe e darebbe progressivo aumento alla ricchezza nazionale. Per compiere un tale ben ordinato edifizio sociale è necessario che si costruissero le strade rotabili che mettendo in comunicazione i comuni tra loro e col mare imprimessero un rapido movimento a tutte le operazioni dell' industria.

I descritti miglioramenti coincidono in buon punto con la crescente navigazione a vapore che sta preparando una rivoluzione nelle relazioni commerciali

del mediterraneo, e restituirà l'antica importanza di posizione geografica alle diverse contrade delle due Sicilie. Già si matura il disegno di stabilire grandi emporî nel golfo persico, e di far passare le merci delle Indie nel Mediterraneo per mezzo della navigazione a vapore nel mar Rosso, o nel corso dell' Eufrate, e delle corrispondenti strade ferrate. Aperti questi sbocchi all'estremità della conca orientale del Mediterraneo, acquisteranno tosto l'antica importanza di posizione le due Sicilie, che si protraggono quasi nel mezzo di quel mare, ed offrono nel canale di Messina il passaggio al cammino più breve e diretto della navigazione a vapore per trasportare le merci dalla conca orientale a quella occidentale del mare medesimo, ed al contrario. In questa crisi commerciale il nostro sapientissimo Principe tiene aperti gli occhi della preveggenza, e tutto apparecchia, affinchè i suoi sudditi ne ritraessero il massimo profitto. Cogliendo questa favorevole occasione con solerzia dà opera all'immegliamento della Sicilia. Nè poteva essere più opportuna, quando è divenuto potentissimo mezzo della crescente civiltà e prosperità de' popoli la navigazione a vapore, che ha sottoposto al suo imperio la contrarietà de' venti, delle correnti e delle onde del mare, ed ha determinato il breve tempo da impiegarsi per andare da un luogo all' altro. Maggiori sono i prodigî delle strade ferrate per le quali la celerità degli uomini supera quella del più rapido volo degli uccelli. Con questi mezzi sono stati tolti gl'impedimenti delle distanze che tenevano separate le

città e le nazioni. Oggidì in breve tempo senza sperimentarsi alcun disagio si discorrono grandi distanze e gli uomini attivi senza lasciare il governo delle proprie faccende possono badare alle speculazioni che intraprendono in luoghi distanti, come se fossero nella propria città. Con la medesima celerità si trasportano le merci e le derrate per supplire alle ricerche, come se si traessero da' proprî magazzini. In tal guisa si stringono le relazioni tra le lontane città come ne formassero una sola, e tutte le speculazioni che per l'addietro si facevano in un ristretto territorio, ora si possono estendere ad una vasta regione.

Un tempo il mare formava ostacolo alle intime relazioni delle due Sicilie e favoreggiò la loro separazione sotto gli Angioini. Restaurata la monarchia indipendente Messina e la Calabria inferiore stringevano di nuovo le relazioni di commercio e di reciproca benevolenza, perchè agevolmente si traghettava l'angusto canale che le separava. All'incontro coloro che non erano avvezzi alla navigazione intimiditi dagli esempî de' malagevoli viaggi per mare aveano avversione a passare dalle coste dell'una Sicilia a quelle dell'altra. Oggi però la navigazione a vapore ha tolto di mezzo ogni difficoltà. I pacchetti a vapore impiegano 18 a 20 ore tra Napoli e Palermo, 20 a 22 tra Napoli e Messina, 12 a 14 ore tra Messina e Palermo e 9 a 10 ore tra Messina e Siracusa. Soltanto nel verno straordinarie tempeste possono far differire la loro partenza per uno o due giorni, e molto di rado avviene che la forza delle potenti ruote non giu-

gna a superare quella di un furioso vento contrario o i grossi cavalloni, e che sieno obbligati a far ritorno. In tutti gli altri tempi tranne la differenza di qualche ora discorrono negli anzidetti brevi periodi di tempo 180, 200, 120 o 90 miglia geografiche. Tra Palermo e Napoli quando il medesimo pacchetto fa il viaggio di ritorno, si ha dopo tre giorni il riscontro delle lettere e coloro che hanno affari o negozî che possono disbrigare in una giornata, nello spazio di tre giorni vanno e tornano da una città all'altra. Più penoso ti riesce il viaggiare per 40 miglia in carrozza e molto peggio ti avviene se per difetto di strade rotabili dardeggiato dal sole o bagnato dalla pioggia o intirizzito dal freddo devi discorrere 20 miglia a cavallo. Finalmente è da notarsi di non essere avvenuta su i pacchetti alcuna disgrazia dacchè si è stabilita la navigazione a vapore nei reali dominî, mentre frequenti sono i disastri per la rottura o pel rovesciamento delle carrozze o per la caduta de'cavalli o per effetto de'disagî o della malaria.

Per rendere più spedito il corso della posta tra Napoli e la Sicilia, per dare a' viaggiatori l' opportunità di partire in determinati giorni e per imprimere maggior impulso al movimento, il real governo si è avvisato di mantenere per tal servizio tre pacchetti a vapore. Il primo due o tre volte alla settimana farebbe il viaggio col ritorno tra Napoli e Palermo. Il secondo lo farebbe due volte in ogni settimana tra Napoli e Messina toccando l' isola di Lipari. Il terzo in ogni decade eseguirebbe il giro di

tutta la Sicilia, partendo il primo giorno da Palermo per Trapani, nel secondo per Girgenti toccando l'isola di Pantellaria, nel terzo per Malta, ove resterebbe nel quarto, nel quinto da Malta per Siracusa, nel sesto per Messina e nel settimo per Palermo ove si tratterrebbe fino al giorno 10. In tal modo ognuno potrebbe regolare le sue faccende per trovarsi pronto alla partenza ne' giorni determinati. Inoltre col disegno di porgere maggiore agevolezza a' viaggiatori e per eccitarli al movimento si è stabilito il prezzo di ducati sei per un posto di prima classe e di ducato uno per quello di terza tra Napoli e Palermo e tra Napoli e Messina. In proporzione delle distanze si pagherebbe il passaggio tra i diversi luoghi indicati di sopra pel giro della Sicilia. Per tali agevolezze è più spedito il disbrigo de'negozî, ed ognuno in breve tempo e con picciola spesa può andare a trattare quelli pe' quali ha maggior interesse.

Vantaggiosa posizione della Sicilia per la navigazione a vapore e per quella a vela.

Dopo la sperienza de' vantaggi che apporterebbe alla Sicilia la navigaziane a vapore, il real governo non tarderebbe a stabilire un periodico giro tra Napoli Messina, Taranto e Brindisi con le fermate ne' luoghi intermedî. Si ha anche l' intenzione di prolungare il giro per Manfredonia, Ancona, e Trieste. Si trova già da gran tempo fissata la comunicazione tra Napoli e Marsiglia con le fermate in Civitavec-

chia, Livorno e Genova. Dal golfo persico trasportandosi le merci delle Indie nel Mediterraneo, l'interesse del commercio richiederebbe le altre linee di comunicazione che da Alessandria, da Smirne, da Costantinopoli e da Atene si dirigerebbero a Messina ed a Brindisi. È per sè manifesto che aumentandosi la navigazione a vapore nel Mediterraneo, si debbano necessariamente nelle coste delle due Sicilie prescegliere i luoghi opportuni di fermata per prendersi la provvigione del carbone. Soltanto l'isola di Malta è grande emula di Messina ed avrebbe la preferenza per fermarvisi i bastimenti a vapore che debbono passare lo stretto di Gibilterra. Gl'Inglesi han fondato in quell'isola grandi stabilimenti commerciali, e non andrebbero a toccar Messina per provvedersi di carbone o per far purgare la quarantena alle merci che avrebbero trasportato nel golfo persico e quindi nell'Egitto o nella Siria. Ciò non ostante essi debbono contribuire una parte dell'aumentato guadagno alla Sicilia, dalla quale Malta si provvede di ogni sorta di viveri ed anche dell'acqua nelle stagioni secche come è avvenuto nella state e nell'autunno del 1841. Per la qual cosa aumentandosi grandemente in Malta il concorso dei bastimenti, delle truppe di passaggio e de'viaggiatori che andrebbero alle Indie inglesi o ne ritornerebbero, la Sicilia somministrerebbe i viveri bisognevoli a tanta gente pel tempo della fermata in quell'isola e per una porzione del loro tragitto.

La Francia, una porzione della Spagna, il Pie-

monte e gli altri Stati d' Italia andrebbero ad acquistare nell'Egitto o nella Siria e non già in Malta le merci delle Indie, ed in que' luoghi cercherebbero di farne la permutazione con le proprie merci e derrate. Sotto questi rapporti a'legni a vapore delle anzidette nazioni converrebbe meglio toccare Messina, Napoli, Civitavecchia, Livorno, Genova e Marsiglia. Imperocchè oltre alle considerazioni politiche, in tutte le anzidette città si possono far negozî, permutar merci, ricevere commessioni o prendere a bordo altri passeggieri. Inoltre i legni a vapore che trasporterebbero le merci delle Indie in Trieste per diffonderle nella Germania, debbono necessariamente toccare Brindisi e Manfredonia per provvedersi di carbone. Nè sarà picciolo il movimento del commercio della Germania per la via di Trieste, dacchè quella vasta regione mediterranea sta costruendo strade ferrate in tutte le direzioni, per accelerare il viaggio degli uomini ed il trasporto delle merci preziose. È ben da notare che per la navigazione a vapore si fa gran consumo di carbone e che la quantità necessaria per due soli giorni forma una gran parte del carico di un bastimento. Per la qual cosa quella navigazione essenzialmente richiede che si stabilissero stazioni ad una distanza non maggiore di due giorni di viaggio; altrimenti si diminuirebbe grandemente il carico delle merci che potrebbe prendere il bastimento. Avuto perciò riguardo ad una tale circostanza necessariamente ne' porti più opportuni delle due Sicilie situate quasi in mezzo del

Mediterraneo si debbono stabilire le stazioni nelle quali i bastimenti a vapore si debbono provvedere di carbone.

Per la situazione centrale in mezzo al mediterraneo e per la fertilità del suolo delle due Sicilie conviene che ne'principali porti si stabilisse l'amministrazione de' pacchetti a vapore che fanno la navigazione verso oriente e verso ponente. Da una posizione centrale si regolano più speditamente i negozî e le speculazioni, ed ivi meglio conviene far deposito di merci per potersi più prontamente spedire ove se ne faccia richiesta. Già nelle due Sicilie si trovano fondate diverse società per la navigazione a vapore, le quali si servono de' nostri marinai per gli equipaggi de' bastimenti. Molte altre ne vedresti sorgere a misura che si offre più vasto campo al guadagno. Posto ancora che dagli speculatori stranieri si stabilisse ne' respettivi porti l'amministrazione degli altri pacchetti a vapore che si aumentassero per la navigazione del Mediterraneo, pure ad essi converrebbe sempre servirsi dei nostri marinai, i quali mentre hanno grande attitudine al mestiere del mare, si contentano di più discreta mercede. Parimente ad essi tornerebbe miglior conto far la provvigione dei viveri nelle due Sicilie ove si comprano a buon mercato. Per tali vantaggi l'aumento della navigazione a vapore nel Mediterraneo ci arrecherebbe gran profitto oltre a quello che deriverebbe da un commercio più attivo.

La navigazione a vapore e le strade ferrate sono

più utili per la celerità del movimento degli uomini e pel trasporto delle merci preziose le quali pel loro valore possono sostenere una spesa maggiore. Ma tra tutti i trasporti di gran lunga men dispendiosi sono quelli che si eseguono con grossi bastimenti a vela. Primieramente il capitale che s' impiega per la loro costruttura non giugne alla quindicesima parte di quello che si richiede per un legno a vapore della stessa portata, e per conseguenza è molto tenue l' interesse da prelevarsi dal guadagno. In secondo luogo i bastimenti a vela han bisogno di un equipaggio non maggiore di quello dei legni a vapore della stessa portata, mentre ne' secondi si debbono mantenere con grossi salarì un macchinista, un suo aiutante ed un maestro che ha la cura del fuoco. Finalmente ne' legni a vapore si sostiene un' enorme spesa pel consumo del carbone. Per tali vantaggi il trasporto delle derrate da Manfredonia o da Barletta a Napoli con grossi bastimenti a vela si paga alla ragione di grana 20 a 25 a cantaio. All' incontro con legni a vapore il trasporto delle derrate da Napoli a Manfredonia o a Barletta non potrebbe costar meno di carlini 20 a 25 per cantaio. Inoltre quantunque per la via di terra la distanza tra Manfredonia e Napoli è la quarta parte di quella che v'ha per mare, pure il trasporto con carretti costa in està 12 carlini e nel verno 18 carlini a cantaio. Per mezzo di agevoli strade rotabili il prezzo potrebbe ridursi tra carlini 7 e 10 per cantaio. Per le strade ferrate non si potrebbe ottenere minor risparmio rispetto all' ultimo prezzo. Nello stato attuale le

spese di trasporto per la via di mare tra gli anzidetti luoghi stanno a quelle per la via di terra nella ragione di 1 a 6 ed a quelle con bastimenti a vapore nella ragione di 1 a 10. Rispetto al paragone delle spese di trasporto per la via di mare con grossi bastimenti a vela e per terra con carretti è da notare che si è fatta la comparazione tra distanze tanto disuguali. Ma se tra Manfredonia e Napoli vi fosse per terra una distanza uguale a quella che v' ha per mare, le spese di trasporto sarebbero nella ragione di 1 a 24 o di 1 a 15 almeno, quando le strade fossero agevoli.

Facendosi attenzione all' esibito paragone, facilmente si scorge che sotto i rapporti commerciali la natura ha conceduto immensi vantaggi alle due Sicilie. La citeriore avendo poca larghezza forma una penisola allungata le cui coste sono bagnate da' tre mari Tirreno, Jonio ed Adriatico. Tranne alcune contrade del secondo Abruzzo ulteriore e della Basilicata, la maggiore distanza delle altre da uno de' tre mari non oltrepassa 40 miglia. L' ulteriore la quale è un' isola più sporgente in mezzo al Mediterraneo, è circondata da' tre mari Tirreno, Jonio ed Africano. A cagion della sua minor larghezza le maggiori distanze dalle contrade interne ad una delle tre coste non giungono a 30 miglia, e non superano la lunghezza di 40 miglia quelle delle medesime contrade al più vicino luogo d' imbarco. Soltanto per tale brevità di cammino potevano essere sopportabili le spese de' trasporti a schiena di muli che per l' ordinario

costavano il quadruplo di quelle che si richiedono per trasportare le derrate con carretti per agevoli strade rotabili. A cagion della difficoltà de' trasporti a schiena per alpestri sentieri fu d' uopo aumentare i magazzini di deposito detti caricatoi in que' siti del lido che aveano un buon ancoraggio e potevano essere difesi dalle incursioni de' barbareschi.

La convenienza di aumentare il numero de' caricatoi nella spiaggia per diminuire le distanze de'dispendiosi trasporti a schiena di muli, e la necessità di mettersi in salvo dalla persecuzione de' corsari fecero preferire la navigazione di cabottaggio con legni sottili. Questi si tiravano a terra sotto la protezione di qualche torre o fortino, prima di mettersi in viaggio si assicuravano di non esservi corsari a vista, e navigando lungo il lido si tenevano sempre pronti di prender terra a forza di remi. Cessato il timore dei corsari e de' barbareschi, si è aumentato di anno in anno il numero de' grossi bastimenti, che vanno fino al mare baltico, all' America ed al Brasile. Nel 1839 già si noveravano 65 bastimenti da 100 a 200 tonnellate, 42 da 201 a 300 tonnellate e 16 di una portata maggiore di 300 tonnellate. Vale a dire, il loro numero corrispondeva quasi al quinto di quello dei legni sottili di 11 a 100 tonnellate che erano 647. Nella Sicilia citeriore anche avuto riguardo alla sua popolazione tripla di quella dell' ulteriore, è maggiore il numero de' grossi bastimenti. Nel 1839 vi esistevano 127 bastimenti di 101 a 200 tonnellate, 203 di 201 a 300 tonnellate e 48 di portata mag-

giore, mentre vi erano 1728 legni sottili di 11 a 100 tonnellate. Per le savie cure del real governo dandosi al nostro commercio maggiore incremento, si deve tenere per fermo che grandemente si aumenterebbe il numero de' nostri grossi bastimenti mercantili, i quali richiedendo minore spesa per gli equipaggi a cagion del minor prezzo de' viveri potrebbero con un nolo più moderato trasportare le derrate straniere. Nell' aspettazione di un miglior avvenire le città di Catania e di Marsala danno opera alla costruzione di un porto. La città di Mazzara si sta preparando per fare altrettanto. I vantaggi di posizione pel commercio consiglieranno la costruzione di un porto presso la città di Terranova, nelle cui vicinanze fioriva l' antica Gela. Più tardi a misura che si dilaterà il commercio della Sicilia ulteriore si costruirebbero altri porti nelle marine di Mistretta e del Pozzallo e presso le città di Sciacca, di Licata, di Milazzo e di Cefalù.

Utilità di un Lazzeretto in Messina.

Come sopra abbiamo notato la penisola italica si distende in mezzo al Mediterraneo e lo divide in due conche quasi uguali, l' una orientale e l' altra occidentale. Le due Sicilie ne formano la parte più sporgente, e l' ulteriore dista dall' Africa per un canale di 60 miglia in circa. Poste amendue in continuazione hanno una lunghezza maggiore rispetto alla rimanente porzione della penisola, e sono tra loro di-

vise da un angusto canale detto del Faro, o di Messina, il quale nella parte più stretta ha l'apertura minore di miglio uno e mezzo. Ove la larghezza si dilata a quattro miglia in circa, in riva della costa orientale della Sicilia ulteriore, sorge la cospicua città di Messina sur un ampio e sicuro porto naturale. In distanza di 8 miglia da Messina sulla costa occidentale della citeriore è situata la città di Reggio, capo luogo della Calabria prima ulteriore. Prima che i bastimenti avessero osato intraprendere la lunga navigazione dell'Oceano, contornando le coste dell'Africa, le preziose merci delle Indie da' porti del golfo persico erano trasportate in quelli del Mediterraneo per mezzo delle carovane. Le colonie greche che si stabilirono sulle coste del mare Jonio nell'una e nell'altra Sicilia, trassero profitto dal vantaggio della loro posizione per esercitare un attivo commercio, che più dell'ubertosità del suolo contribuì a rendere ricche potenti e colte le popolose città di Siracusa di Agrigento, di Cotrone, di Taranto e molte altre. Sotto l'impero romano decaddero dalla loro grandezza tutte le città della magna Grecia e le Greco-Sicule. Peggiorò la loro condizione, allorchè la Sicilia ulteriore soggiacque al giogo de' Saraceni, e la citeriore suddivisa in piccoli Stati fu tormentata da continue invasioni de' popoli barbari. Costituite l'una e l'altra in monarchia sotto i principi Normanni si annoveravano tra i più potenti regni dell'Europa, e sarebbero per civiltà e ricchezza pervenute al più elevato grado di splendore, se non fossero state di-

sturbate da intestine discordie e da guerre straniere, e se più tardi non si fossero separate e non avessero per lungo tempo rivolto le armi l'una contro l'altra. Straziate le due Sicilie da tante calamità non poterono dedicarsi al commercio, e così rinunziarono al vantaggio della loro posizione. Di questa loro inerzia trassero profitto le libere città di Venezia e di Genova, che s'impadronirono del commercio della conca orientale del Mediterraneo. In queste posizione di cose Messina si rimaneva impotente spettatrice del passaggio delle navi straniere innanzi il suo porto, ove soltanto andavano a ricoverarsi in tempo di burrasche. Più tardi cessarono anche le sue speranze di un migliore avvenire, allorchè per la navigazione dell'oceano e per la scoperta dell'America l'Inghilterra, la Francia ed altre nazioni marittime s'impossessarono del commercio del Mediterraneo.

Questi ricordi storici volge nella sua mente il nostro sapiente Monarca, dacchè prevede il rivolgimento che sta per succedere nelle relazioni commerciali per la navigazione a vapore del Mediterraneo. Oggidì non è più il tempo in cui per la poca civiltà delle nazioni si acquistava facilmente il primato da quella che con maggior solerzia stabiliva e dilatava le relazioni commerciali. Ora tutte gareggiano nel progresso della civiltà e nel commercio, ed in questa concorrenza bisogna far valere il vantaggio della posizione e della fertilità del suolo. Come di sopra si è notato per le incessanti cure del nostro real governo si tolgono di mezzo gl'impedimenti che ri-

tardavano i miglioramenti dell' agricoltura e lo sviluppo dell' industria. Più di ogni altro mezzo la costruttura delle strade rotabili che rendono agevoli spediti e men dispendiosi i trasporti delle produzioni del suolo, darà grande impulso a' miglioramenti di ogni maniera. In tal guisa facendosi concorrere tutti i mezzi proprî per sostenere la concorrenza degli stranieri, la prosperità generale e la ricchezza de' popoli delle Sicilie potranno giugnere al loro apice. A tal oggetto ogni studio si deve adoperare per mettere a profitto il duplice vantaggio della posizione geografica e della fertilità del suolo. Intanto nella crisi commerciale che si apparecchia nel Mediterraneo, la sapienza di S. M. discerneva il bisogno de' lazzeretti da peste stabiliti ne' luoghi più opportuni, che offrano maggiori agevolezze al commercio. Nello stato attuale comunque si operassero grandi sforzi per far risorgere la civiltà nell' Oriente, è pur troppo difficile che in quelle contrade si estirpasse il germe della peste. Il commercio dunque imperiosamente richiede gli stabilimenti sanitarî, nei quali le merci infette si potessero purgare, e certamente ci adopereremmo per allontanare il commercio dalle nostre contrade, se ne' siti più opportuni de' reali dominî non fondassimo un grande stabilimento sanitario.

Non essendovi mai penuria di facitori di dubbî e di oppositori nelle imprese più utili, così da gran tempo si ventilavano cento sofistiche argomentazioni contro l' utilità de' grandi stabilimenti sanitarî. I più timidi ne assordavano con esagerate discettazioni sul

pericolo di attirare nel proprio paese il flagello della peste. Alcuni infignendosi sprezzatori di ogni pericolo davano ad intendere essere stati sempre esagerati i pericoli del contagio, e doversi attendere che i mezzi che sta adoperando la nascente civiltà dell' oriente, fossero sufficienti a rimuovere ogni pericolo. Alcuni altri sostenevano non essere l' utilità de' grandi stabilimenti sanitarî proporzionata alla enorme spesa della loro costruttura e del loro mantenimento. Intanto l'alta mente di S. M. che da gran tempo maturava il disegno di adoperare i mezzi più efficaci per promuovere il commercio ne' suoi reali dominî, statuiva la costruttura di un lazzeretto da peste in Messina, e col suo fino discernimento ne disegnava sul luogo il sito ed il perimetro. Nel fondo del porto di rincontro alla città giace tra la cittadella ed il forte del Salvadore una bassa pianura nella quale vedesi edificato l' antico lazzeretto di osservazione. Quivi lasciandosi libera l' azione de' fuochi delle due fortezze per batterne gli accessi, si delineò il perimetro del nuovo stabilimento, il quale rimane isolato da ogni comunicazione Il prospetto sorge nel fondo del porto di rincontro alla città e ad esso si può accedere solamente per la via di mare. Una larga profonda fossata nella quale debbono ormeggiarsi i bastimenti in contumacia, deve circondare i due lati e la parte posteriore dell' edifizio. Per mezzo di canali minori sono separate secondo le diverse classificazioni i magazzini e le altre parti dello stabilimento. Quindi per effetto della distribuzione delle

diverse parti e per la loro separazione con canali si ha la sicurezza materiale d'interdire ogni comunicazione clandestina tra le diverse parti e col di fuori. In fine in un edifizio che si costruisce di pianta si possono opportunamente adattare la disposizione e la distribuzione delle parti secondo che la sperienza ha fatto conoscere di convenire meglio all'officio di sicurezza e di comodità di quello stabilimento.

Se Messina pel vantaggio della sua posizione e pel suo ampio e sicuro porto è stata sempre una cospicua città commerciale, in questa occasione per lo stabilimento del porto franco e del lazzeretto da peste diverrebbe il principale emporio del Mediterraneo. Una popolazione di oltre a 50 mila abitanti già dedita al commercio, i suoi begli edifizî che rapidamente si aumentano di giorno in giorno, e la vicinanza della Calabria che le somministra viveri e derrate da trafficare, le offrono già belli ed apparecchiati i mezzi per divenire una delle principali sedi del commercio. Inoltre vuolsi grandemente valutare il vantaggio della fondazione di pianta di un grande stabilimento sanitario, poichè si possono con maggior accorgimento adattare allo scopo della sua fondazione la disposizione e distribuzione delle parti, e le misure di precauzione che dalla sperienza sono state mostrate più vantaggiose. Invitati dall'opportunità del sito, dalla comodità dell'edifizio e dal risparmio delle spese ben volentieri i bastimenti nazionali e stranieri preferirebbero di purgare in Messina la quarantena. Anche i negozianti troverebbero il loro conto nel tener depo-

sito di merci in un porto franco stabilito nel passaggio dalla conca orientale in quella occidentale. In fine un così grande ed opportuno stabilimento commerciale situato nel canale che separa le due Sicilie, e che offre il più comodo passaggio dalla conca orientale in quella occidentale, darebbe potentissimo incitamento a'progressi del nostro commercio e della nostra marina mercantile. Le produzioni del nostro suolo si permuterebbero con le merci straniere, provvederemmo di viveri i bastimenti che farebbero la navigazione del Mediterraneo, e divenute più estese le nostre relazioni commerciali, i nostri navigli che costano meno pel mantenimento degli equipaggi con preferenza eseguirebbero i trasporti. Tali sono i vantaggi che la sapienza del nostro Monarca sta apparecchiando.

Disposizioni relative alla costruttura delle strade rotabili e mezzi di esecuzione.

La solerzia e la celerità de' movimenti che sono compagne inseparabili, dirette dall'industria formano i principali elementi di ogni miglioramento nei diversi rami di economia politica. La facilità delle comunicazioni porge l'opportunità di adoperare diligenza e speditezza in tutte le speculazioni, e tutte le nazioni facendo progressi nella civiltà han cominciato dal costruire agevoli strade rotabili e canali di navigazione per agevolare le comunicazioni per terra, ed hanno edificato porti per dar ricovero

a'bastimenti che servono ad un commercio più esteso. Più tardi la navigazione a vapore ha renduto meglio determinate e più spedite le comunicazioni per la via di mare, e la Sicilia ulteriore riunisce tutti i vantaggi per trarre da ciò il massimo profitto. Ma per far valere tali vantaggi è necessario che si rendessero agevoli le comunicazioni dall'interno alle stazioni stabilite sul mare. S. M. facendo il giro della Sicilia nell'autunno del 1838 con la propria osservazione si convinceva di tal imperiosa necessità. Essendo per la più parte montuoso ed argilloso il suolo, i sentieri naturali sono difficili e pericolosi nel verno, e si corre il rischio di affogare nel passare a guado tutti que' fiumi e torrenti, i quali hanno un fondo fangoso. Non è men penoso il discorrere que' sentieri a cavallo durante la state, quando ardenti sono i raggi del sole e quando sono pestilenziali le valli e le pianure. Tranne le poche strade rotabili già costrutte con ripide pendenze, era forza viaggiare a cavallo o in lettiga per que' difficili sentieri naturali e trasportare a schiena di muli le derrate da un luogo all'altro. A cagione di tali difficoltà solamente un qualche grave bisogno spronava l'universale ad intraprendere un penoso viaggio. Quindi ristrette erano le relazioni tra un comune e l'altro, e languido dovea essere il traffico, quando le spese di trasporto delle derrate a schiena di muli assorbivano una gran parte del loro prezzo. E siccome il grano era la principale produzione del suolo, così quando non se ne faceva straordinaria richiesta dagli stranieri, meglio

tornava conto lasciar incolte per uso di pascolo le terre distanti da'luoghi d'imbarco. In questo stato d'inerzia generale se viaggiavi in tempo in cui soprassedevano i lavori della campagna, attraversavi un muto deserto nel quale non t'imbattevi in anima vivente.

Nel lungo giro fatto a cavallo per la Sicilia S. M. con gli occhi proprî osservava quanto quella condizione di cose fosse disdicevole alla presente civiltà e perniciosa ad ogni ramo dell'economia politica. Nel tempo stesso col suo penetrante intelletto investigando l'influenza delle agevoli comunicazioni su qualunque miglioramento, chiaramente discerneva che la costruttura delle strade rotabili era uno de'primi bisogni per la Sicilia. Quindi col disegno di provvedervi dettava nel real decreto de' 17 dicembre 1838 la costruttura delle strade più importanti. Il nostro Principe che avea attraversato la Sicilia in tutte le direzioni, con piena cognizione delle circostanze locali e con fino discernimento stabilì i punti principali delle loro tracce. Esse passando per le più cospicue e centrali città dell'interno si distendono fino a quelle che sono situate in riva al mar Tirreno Ionio o Africano. Nel tempo stesso tutti i capi luoghi di provincia e di distretto e le altre popolose città più adatte a divenire centri d'industria e di traffico, sono poste in comunicazione tra loro. Secondo la loro respettiva importanza si faceva una saggia distinzione de'modi di provvedere alle spese bisognevoli alla loro costruttura. I tronchi princi-

pali doveano costruirsi a spese delle province interessate col soccorso de' fondi regî, ed i secondarî a carico delle respettive province. Alla costruzione degli altri di minor importanza si dovea provvedere da' comuni interessati col concorso della respettiva provincia. Le strade in fine di un interesse più limitato doveano essere eseguite a spese de' respettivi comuni, o de' proprietarî più interessati e de' comuni. Esultavano tutti i buoni Siciliani, i quali discernevano consistere in questi salutari provvedimenti la base fondamentale della prosperità della terra natia. Le popolazioni facevano a gara per concorrere alla spesa delle strade ordinate, ed umiliavano voti per intraprenderne altre convenevoli a'respettivi bisogni.

Sia pur lode a' decurionati, i quali secondando i desiderî dell' universale proposero opportuni mezzi di esecuzione per le strade che doveano attraversare i respettivi territorî. Che che ne dicano per cattivo consiglio o per biasimevole interesse privato i detrattori di quelle proposizioni, i decurionati si debbono considerare come i legali interpetri dei bisogni e dei voti delle popolazioni, le quali pur troppo conoscevano i loro veri interessi nella costruttura delle strade e ne bramavano perciò ardentemente l' esecuzione. Que' collegi quasi per unanime consentimento deliberavano di concorrere efficacemente alla spesa per mezzo di una tassa graduale da imporsi per un determinato numero di anni su i terreni adiacenti in ragione inversa delle distanze dalla strada da costruirsi. Alcuni proponevano un'aggiunzione all'im-

posta fondiaria del respettivo territorio. Altri avvisavano che si provvedesse alla spesa con una mite tassa graduale e con discreti dazî sopra di alcuni commestibili. Alcuni altri offerivano in sussidio opere gratuite di lavoratori, o mezzi di trasporto di pietre e di ghiaia. In fine parecchi ricchi proprietarî spontaneamente presentavano offerte di grosse somme, oltre a quelle che erano obbligati di contribuire per le tasse imposte sulle proprie terre.

Nel corso del 1841 abbiamo fatto due volte il giro della Sicilia e nei capi luoghi delle provincie abbiamo avuto l'onore d'intervenire nelle sessioni della respettiva deputazione delle opere pubbliche preseduta dall'intendente, ed insieme abbiamo discusso sulla relativa importanza delle strade da intraprendersi successivamente. È nostro debito rendere il meritato omaggio di lodi a tutte le deputazioni ed agl' intendenti che caldi di santo amor di patria e di zelo gareggiavano tra loro per secondare i provvidi disegni di S. M. nella costruttura delle strade. Al loro efficace concorso vuolsi attribuire la rimozione di ogni ostacolo e di ogni difficoltà nella formazione de' progetti, nella celebrazione degli appalti e nell'esecuzione de'lavori. Spronati da que' nobili esempî i possessori de'terreni che debbono essere attraversati dalle strade, lungi dal muovere lagnanze, porgeano agevolezze agl' ingegneri di Acque e Strade per eseguirne la traccia. Allorchè l' ispettore Massari tracciava la strada da Barrafranca a Piazza, sette tra i più ragguardevoli gentiluomini del secondo comune

e due del primo vollero assisterlo con somma cortesia nelle operazioni di campagna, e divisero con lui le fatiche ed i disagi. Non possiamo meglio commendare il concorso dell'universale per la costruttura delle strade se non se facendo manifesto che lungi dal presentarsi ricorsi per allontanarle dalle tenute da attraversarsi, si facevano instanze perchè quelle si fossero avvicinate ad altri comuni e si fossero intersegati i territorî de' ricorrenti. Così i buoni Siciliani conoscendo i proprî interessi con alacrità e gratitudine corrispondevano all'impulso dato dal sapiente Principe, e si mostravano pronti a concorrere co' mezzi più opportuni all'esecuzione della grande impresa.

Convenienza e giustizia delle tasse graduali adiacenti alle strade da costruirsi.

Qualunque fosse l' utilità di un' impresa da mandarsi ad effetto, essa suol essere sempre contrastata da coloro che debbono concorrere alla spesa e molto più da' facitori di dubbî, de'quali non v'ha mai penuria. Costoro han levato grandi clamori contro le deliberazioni de' decurionati che proponevano le tasse graduali su i terreni adiacenti alle strade da costruirsi. Deve perciò esser pregio del nostro lavoro il mostrare che le anzidette tasse sono i mezzi più acconci e più giusti per mandarsi ad esecuzione le strade. Innanzi tutto vuolsi notare essere disposizione di legge conforme a'principî della giustizia distributiva, che nelle opere di comune utilità contribuis-

sero alla spesa coloro, che direttamente ne sperimentano vantaggio nella debita proporzione. Rispetto alla costruttura delle strade è evidente che i maggiori vantaggi si sperimentano da'proprietarî dei terreni vicini. In fatti i lavori consistendo per la maggior parte in cavamenti di terra e di pietre, in lavorio di queste ultime ed in trasporti, la mercede giornaliera de' lavoratori, che vi sogliono accorrere anche da luoghi distanti, si spende quasi intera nella compra di pane, vino, formaggio e legumi che si producono ne'terreni contigui. Questa consumazione fa crescere il prezzo di que' commestibili a beneficio de' proprietarî dei terreni medesimi. Costoro inoltre impiegano ne' trasporti de' materiali bisognevoli alla costruttura della strada i loro animali, quando soprasseggono i lavori della campagna, e col guadagno in gran parte si rimborsano della tassa pagata. Così que' lavori si debbono riguardare come spediti mezzi di circolazione, che fanno ritornare nelle mani dei proprietarî il danaro da essi anticipato per creare un miglioramento che fa acquistar maggior valore alle loro terre.

È ben agevole il comprendere che la costruttura delle strade rotabili le quali rendono molto minore la spesa dei trasporti delle produzioni del suolo, facciano grandemente aumentare il valore delle terre adiacenti. Nello stato attuale essendo impraticabili specialmente nel verno le strade naturali della Sicilia, la spesa de' trasporti a schiena di muli assorbe una gran parte del prezzo delle produzioni delle ter-

re, il quale è sempre tenue in proporzione del volume di quelle derrate. All'incontro riducendosi alla terza parte per lo meno la spesa del loro trasporto per agevoli strade rotabili, ne conseguita che questo risparmio va interamente a beneficio de' possessori e de' coltivatori delle terre adiacenti. Inoltre i buoi, i cavalli ed i muli che lavorano coll'aratro, tirano anche il carro o il carretto, e quando soprasseggono i lavori della campagna, gli animali stessi sono impiegati nel traffico. Così i possessori delle terre prossime alle strade in costruzione traggono doppio profitto da' loro animali. Per effetto della facilità de' trasporti e per l'aumento del traffico in alcuni luoghi si possono eseguire alcune utili coltivazioni che prima non tornavano conto. Tutti questi vantaggi equivalgono al 30, al 40 per 100 e talvolta anche più rispetto alla somma impiegata nella costruttura delle strade, secondo che maggiore è la fertilità del suolo e più industriosa n'è la coltivazione. Ciò importa che quei possessori che avranno contribuito alla spesa, hanno impiegato in una tal ragione il loro danaro, qualora non fosse anche ritornato nelle loro mani per effetto della consumazione delle loro derrate che ne fanno i lavoratori, e pel trasporto de' materiali eseguito coi loro animali. In somma se ogni lavoro utile equivale ad una produzione, quello per la costruttura delle strade che anima la circolazione, deve riguardarsi nell'atto come produzione, e nel progresso per la durevole utilità che arreca, vuolsi valutare come una perenne e feconda sorgente di ricchezza.

Oggidì non v' ha chi osi impugnare l' utilità e la necessità delle strade rotabili, poichè riesce facile esibirne il calcolo con cifre numeriche. In fatti con numeri se ne dimostrano i vantaggi, qualora si mettano a confronto con la spesa della loro costruttura l' aumento di valore che acquistano i terreni adiacenti, il risparmio nelle spese de' trasporti ed i vantaggi che derivano all' intera contrada per l' aumento del traffico e per l' immegliamento dell' agricoltura, dell'industria e della civiltà. Ma pur col fatto si appone impedimento alla loro esecuzione contrastandosi i modi di provvedere alla spesa bisognevole. Il mal consigliato interesse privato, come dianzi si è notato, ha fatto levar alti clamori contro la giustizia e la convenienza della tassa graduale sulle terre adiacenti e contro qualunque altra maniera di contribuire alla spesa. Le più clamorose lagnanze si muovono da' possessori delle vaste tenute date in fitto. Essi debbono pagare la tassa graduale, mentre i descritti immediati vantaggi che derivano dalla costruttura delle strade, vanno a beneficio degli affittatori, i quali vendono a prezzi più alti le produzioni del suolo, e quando sono sospesi i lavori della campagna, possono impiegare pel trasporto de' materiali gli animali addetti alla coltura delle terre. Essi però debbono riflettere che da qualsivoglia immegliamento non si può sperare l' immediato rimborso de'capitali impiegati, e che all' incontro se ne ottiene il propostosi frutto o interesse, quando le opere sieno compiute e l' industria abbia fatto progressi. Inoltre il vantaggio dell'affitta-

tore finisce col terminare dell'affitto, ed il guadagno da lui ottenuto farebbe aumentare il valore del nuovo affitto. I possessori quindi da un tale aumento di valore delle terre ritrarranno largo compenso, il quale dopo la costruttura della strada consistendo nel risparmio delle spese di trasporto sarà durevole, finchè sussista la strada medesima. Per la qual cosa non sono giuste nè ragionevoli le loro lagnanze intorno a quel modo di eseguire un'opera che concerne il loro interesse privato e quello dell' universale.

Oltre agli accennati vantaggi si debbono anche mettere a calcolo quelli che si ottengono per l'aumento del traffico, pel miglioramento dell'agricoltura e dell'industria e per l'incremento della civiltà. È anche da notare che gli accennati clamori si levano da que'ricchi possessori, che avendo visitato le principali città dell'Europa per istruzione o per diletto non sogliono condursi nelle loro terre per regolare le loro faccende, a cagion dei disagi e de' pericoli che presentano le strade naturali della Sicilia. A costoro che si reputano individui privilegiati e predestinati a godere degli altrui stenti e sudori senza retribuir nulla dal loro canto, dovresti ricordare che nell'attuale stato di civiltà tutti debbono concorrere in proporzione de'loro mezzi all'utilità pubblica, e che quest'obbligo è grande e certo rispetto a' possessori delle terre intersegate da una strada che le rende accessibili e di maggior valore. E siccome nelle cose che riguardano il proprio interesse, non si dà ascolto alla ragione ed alla giustizia,

così a coloro che gridano contro le tasse graduali dovresti imporre la condizione di portarsi nella state e nel verno a visitare le proprie terre prima di produrre le loro querele. Nella state dardeggiati dagli ardenti raggi del sole debbono palpitando badare che col cavallo non si precipitino per le scoscese coste di un burrone. Nel verno in tempo di piogge bagnati dalle acque ed intirizziti dal freddo debbono ad ogni passo temere di sdrucciolare in un precipizio, o di affondare nel fango, o di affogare nel passaggio di un torrente. Allora per certo si contenterebbero di pagare una doppia tassa anzichè fare un simile viaggio, e per conseguenza diverrebbero i primi promotori delle strade rotabili.

Nel reggimento feudale non si eseguivano opere di un interesse generale.

Dopo nove secoli dacchè i Normanni trapiantarono il sistema feudale tra noi, non possiamo formarci idee esatte ed adeguate de' principî che debbono regolare l' amministrazione pubblica nella presente condizione di crescente civiltà. Che che ne dicano alcuni odierni scrittori, i fatti mostrano che in un sì lungo periodo di tempo in Sicilia, come in Europa tutta soggetta al sistema feudale, non si facevano opere di utilità generale per tutto lo Stato, e che specialmente per le vedute di politica non si aprivano agevoli comunicazioni tra le diverse città e terre. In ge-

nerale le città demaniali e le terre soggette a' baroni e da costoro amministrate erano in gara tra loro, e lungi dall'avere relazioni di comune interesse, erano in uno stato d'isolamento municipale. Da per tutto con enormi spese per l'indipendenza e sicurezza municipale o feudale si ergevano fortificazioni, le quali, tranne quelle delle piazze da guerra, or sono di molestia per l'ingrandimento ed abbellimento delle città, e con gravi spese a mano a mano è necessità demolire. La pietà religiosa poneva cura nell'edificare suntuosi sagri tempî, spaziosi conventi e monasteri, e grandi stabilimenti di beneficenza. I ricchi possidenti dal loro canto facevano costruire grandiosi palagî che ti sembravano altrettante reggie, magnifiche case di campagna e deliziosi giardini adorni di marmi e di statue. In questo modo almeno si porgevano i mezzi di coltivarsi le belle arti e le arti ed i mestieri ordinarî che dipendono dall'architettura. Ma queste opere, giustamente parlando, non si potevano dire pubbliche, nè apportavano altra utilità all'universale fuori di quella di porgere lavoro a tante industriose classi della popolazione. Le stesse Chiese, gli stabilimenti di pubblica beneficenza, le fontane, le cloache e generalmente gli altri edifizî municipali erano opere di un'utilità speciale per la respettiva città.

In que'tempi d'isolamento municipale le accennate opere doveano essere racchiuse nel perimetro di ogni città. Anzi pareva che si tenesse il premeditato disegno di non fare uscire i cittadini dalle porte del re-

spettivo comune. Non si costruivano strade rotabili a traverso del proprio territorio, nè quelle di diporto ne' dintorni. Non si edificavano ponti sugl' indomiti torrenti, ne' quali in tempo di piogge spesso spesso affogavano i viandanti. Nè alcuno pensava a togliere il pericolo di un cattivo passo, ove si precipitavano sovente i passeggieri ed i vetturali co' loro animali da sella e da soma. Appena si faceva una gittata di pietre sopra un angusto sentiero, ove gli animali affondavano sino alla pancia, e così con questo rimedio si offeriva ad essi un cammino altrettanto penoso come in un letto di torrente che fosse coperto di sassi. L' imperiosa necessità di fare qualche cosa per aprire il passaggio, fece sorgere a' possessori delle vaste tenute il pensiero della speculazione d' imporre a' viandanti un dritto di pedaggio sur un ponticello che costruivano, sur una barca che stabilivano, sur un alpestre sentiero che rendevano men difficile nelle proprie terre. E siccome chiunque discorreva quei difficilissimi sentieri naturali era soggetto a continue taglie, così una tal odiosa gravezza congiunta a' disagi ed a' pericoli faceva acquistare abborrimento al viaggiare. Molto peggiore era il pericolo di essere assassinati da gente trista che dalla miseria era spinta a commettere qualsivoglia atrocità. Per la qual cosa diveniva necessario che si facessero accompagnare da una numerosa scorta di sgherri coloro che per imperioso bisogno doveano intraprendere un viaggio. Per tante difficoltà era interclusa ogni comunicazione tra città e città, i costumi non s' ingentilivano

e si formava quella separazione municipale che era il carattere distintivo di quei tempi.

I Romani aprivano strade militari a traverso delle province conquistate per mantenerle in soggezione e per diffondervi la civiltà. Le orde di popoli barbari che conquistarono le desolate province di quello imperio, non aveano bisogno di strade rotabili per fare le loro irruzioni. Per la qual cosa lungi dal conservare le strade romane, le rompevano ne' luoghi più difficili, e ne distruggevano i ponti per apporre ostacolo a' loro nemici. Più tardi il sistema feudale che fomentava i principî di una capricciosa indipendenza, gagliardamente si opponeva alla costruttura delle strade, perchè avrebbero agevolato il passaggio delle truppe. Al contrario si profittava di ogni circostanza naturale per vietarne loro l'accesso, costruendosi fortezze nelle gole dei monti ed in tutti i passi difficili. Nè con le rendite dello Stato che erano insufficienti a provvedere a' più precisi bisogni dell' amministrazione pubblica, si potevano mandar ad effetto tali imprese. Non è perciò da maravigliare se in que' tempi si considerasse come sommo beneficio il miglioramento di un sentiero impraticabile, o la costruttura di un ponticello o di una fontana in una strada pubblica, o la formazione di un canale di scolo. Di simili meschine opere si menava gran vanto, e da per tutto osservi eretti magnifici epitaffî per tramandarne a' posteri la memoria.

In Sicilia alla così detta Deputazione del Regno era confidata la cura delle pubbliche strade, ed era ad

essa conceduta una tenue somma per provvedervi. Con questi scarsissimi mezzi quella limitava le sue cure ai soli principali sentieri che si discorrevano a cavallo da' corrieri, e tutte le opere consistevano nel togliere i più gravi ostacoli, che ad essi impediva il passaggio. Così nel corso di più secoli soltanto si costruirono alcuni ponti su que' torrentacci che in tempo di piena non si potevano affatto passare a guado, o si aprirono angusti sentieri cavalcabili a stento in dirupevoli e scoscese coste di alpestri montagne. Erano queste le tante decantate opere pubbliche di un interesse generale che si eseguirono nel lungo periodo del reggimento feudale; e forse in mezzo a mille errori i quali non sono giunti a notizia nostra. Anzi ben lungi dal pensarsi alla restaurazione delle antiche opere, non si metteva impedimento alle nuove devastazioni. Nè la barbarie che tutto distruggeva, rispettava i boschi. Quantunque il governo avesse il dritto di alto dominio sugli alberi di costruttura, e vi fossero leggi e prammatiche per la conservazione de' boschi, pure se ne faceva aspro governo, in guisa che or si veggono affatto nude di alberi le scoscese giogaie de' monti. Di questa distruzione sono state necessarie conseguenze la mancanza del legname da costruttura e la devastazione de' terreni sottoposti. Disordinata l'economia delle acque fluenti, queste s' impaludavano nelle più fertili campagne e tramandavano pestifere esalazioni, senza che alcuno si prendesse il pensiero di apporvi rimedio. Pareva che agli amministratori municipali fosse stato vietato di rivol-

gere le loro cure al di fuori delle porte de' respettivi comuni, i quali per la maggior parte erano cinti di mura di fortificazioni.

In Sicilia l'amministrazione civile, il cui principale instituto è diretto a promuovere la civiltà la ricchezza e la prosperità pubblica, consisteva in amministrazioni municipali che non aveano alcun nesso tra loro, nè queste erano direttamente invigilate dal governo. I gravissimi disordini di questo stato di cose si annunziano manifesti senza bisogno d'indagini. Come dianzi si è notato, non si dirigeva mai il concorso di due o di più città ad un'impresa di comune utilità. Nè comunque pingui fossero state le rendite di alcuni comuni si vedevano in essi restaurate le strade interne, nè eseguite altre opere necessarie, e specialmente quelle di bonificamento delle terre palustri, che spandevano pestilenzia nelle adiacenti campagne e ne'vicini abitati. Rimovendosi dopo poco tempo gli amministratori municipali, non avendo costoro una responsabilità reale, nè esercitandosi sopra di essi un'efficace vigilanza, gravissimi doveano essere i disordini delle amministrazioni specialmente in quei comuni che aveano rendite più cospicue. Ivi gli abusi e le dissipazioni hanno un'antica origine, ed han dato occasione a debiti onerosi. La cessazione de' cennati disordini, che sono stati la conseguenza di un' amministrazione civile eccentrica difforme in tutte le sue parti ed indipendente, deve essere l'opera di quella più savia che regolata con uniformi instituzioni è invigilata dagl' intendenti ed

è diretta da un Ministro che propone a Sua Maestà i miglioramenti necessarî. Repressi gli abusi, vietate le spese inutili e meglio regolate le rendite municipali, non solamente si otterrebbero i mezzi per eseguire opere di pubblica utilità ne' respettivi comuni, ma ben anche quelli, che ciascun di essi deve contribuire per l'esecuzione delle opere di un interesse generale.

Deve ancora essere obbietto di cura speciale l'investigazione de' miglioramenti di maggior utilità da eseguirsi da' comuni che hanno pingui rendite comunali. Alcuni di essi come Palermo per esempio che ha una rendita municipale di un milione di ducati, come Messina che ha quella di 120 mila ducati, e come Catania e Caltagirone che hanno quella di 80 mila ducati; potrebbero fare grandi opere pubbliche e molti miglioramenti, se quelle forti rendite fossero impiegate secondo i severi principî di una ben ordinata amministrazione. All'incontro bisogna trovare il modo di stabilire una conveniente rendita municipale in que' comuni che mancano affatto dei mezzi necessarî per provvedere a' primi bisogni dell'amministrazione municipale. In molti comuni le strade interne presentano precipizî ovvero fetide pozzanghere con grave danno della salute pubblica. In parecchi altri l'infezione dell'aere deriva da vicini stagni che con picciola spesa si potrebbero prosciugare. Questi gravissimi disordini si osservano ancora in alcuni popolosi comuni. Per darne un esempio basta citare che in una ricchissima città si-

tuata tra i monti l'aere è divenuto malsano per solo effetto dell'incuria. Ivi tutti i condotti delle acque sporche e de' luoghi immondi si scaricano in un canale aperto fiancheggiato da abitazioni il quale si è trasformato in burrone e ti sembra una di quelle gore descritte da Dante. Nella state tutte quelle fecce che acquistano il massimo grado di corruzione, spandono tal infezione, che rendono insalubre l'aere dell'intera città. Ovunque scorgi i gravissimi difetti dell'antica amministrazione eccentrica, indipendente e difforme, che gli amatori delle vecchie instituzioni ed abitudini lodano a cielo. Si domandi a costoro se sia più prosperevole la condizione de'comuni, che ritraendo grossa rendita da' dazî di consumo hanno il modo di restaurare le strade interne e di eseguire le altre opere necessarie per conservarvi la nettezza e la salubrità, o quella della maggior parte de'comuni, che mancano affatto di mezzi per provvedere a' più urgenti bisogni dell' amministrazione municipale. Essi ti commenderanno il sistema di non imporre gravezze alle popolazioni, ma vergognosi ti celeranno il modo di vivere da Beduini, quando mancano i mezzi per eseguire le più essenziali opere della civiltà. Così avviene sempre, quando per la sola bramosia di censurare si vuol ragionare di cose che non si conoscono.

Vantaggiosa influenza delle facili comunicazioni su i diversi rami dell' economia politica.

Tutti i rami della pubblica economia formano stretta concatenazione tra loro, in modo che i miglioramenti di un ramo efficacemente contribuiscono a promuovere quelli degli altri. Suddivisa la proprietà del suolo e tolti gl' impedimenti che derivano dalla promiscuità de'dritti di condominio sopra di una gran parte della superficie della Sicilia, l'interesse privato de'possessori e de'coltivatori delle terre farà operare progressivi miglioramenti nell' agricoltura. Intanto le aumentate produzioni di un suolo feracissimo sarebbero di niun valore, se non si potessero permutare con quelle della industria e con ogni altro lavoro o servigio. È perciò necessaria condizione del miglioramento dell' agricoltura la facilità di permutarne le produzioni, aprendosi al loro traffico facili sbocchi, e diminuendosi le spese di trasporto per mezzo di agevoli comunicazioni. La Sicilia circondata da tre mari che accennano a tre facili vie di commercio, presenta sul lido molte popolose città le quali hanno numerosa marineria dedita al traffico, e sono fornite di porti o fanno sforzi per costruirli. Per mezzo della navigazione a vapore riescono spediti i movimenti degli uomini ed il trasporto delle merci preziose tra le anzidette città marittime e tra queste e le contrade straniere. Le derrate di minor valore, ovunque se ne

facesse ricerca, si trasporterebbero nelle più lontane regioni coi bastimenti a vela, i quali al paragone di tutti gli altri mezzi di trasporto offrono il vantaggio della minore spesa. In questa condizione di favorevoli circostanze è sommamente necessario che con agevoli strade si mettessero in comunicazione i luoghi della produzione con quelli d'imbarco, le città interne con le marittime e le une e le altre tra loro, per diffondere da per tutto il movimento il traffico e la civiltà. La disposizione topografica dell'isola offre l'altro vantaggio della brevità delle comunicazioni dall'interno al mare e per conseguenza si richiede poca spesa pel trasporto delle derrate.

Per le dichiarate ragioni la costruttura delle strade rotabili in Sicilia deve riguardarsi come una parte essenziale di ogni suo miglioramento. Esse per la facilità de' movimenti e de' trasporti promuoverebbero lo sviluppo dell'industria e la permutazione delle produzioni del suolo e dell'industria tra le città della Sicilia e quelle straniere per provvedere a' reciproci bisogni. Nel tempo stesso il risparmio delle spese di trasporto farebbe acquistare alle derrate, a cagione del prezzo minore, la preferenza ne' mercati stranieri, e le terre che le produrrebbero avrebbero maggior valore. La restaurazione de' monti per impedire la devastazione delle sottoposte campagne ed il bonificamento de' terreni palustri, affinchè in essi ed in quelli adiacenti potesse dimorare un'industriosa popolazione coltivatrice, si debbono parimente considerare come opere indispensabili al migliora-

mento dell' industria campestre. Inoltre la somma utilità delle strade e delle bonificazioni non solamente si sperimenta dopo il loro perfezionamento, ma ben anche nell' atto della loro esecuzione. Come di sopra si è notato, le somme impiegate nella costruttura delle strade e nelle bonificazioni si distribuiscono in mercede agli operai, i quali le spendono nel provvedersi delle produzioni del suolo per la loro sussistenza e di quelle delle arti comuni necessarie a' loro bisogni. Vale a dire, si opera la permutazione delle produzioni del suolo con lavori che promuovono il miglioramento dell' agricoltura e fanno aumentare il valore delle terre vicine. In fine per effetto di tale permutazione la maggior parte del danaro passerebbe nelle mani de' possessori i quali si rimborserebbero delle somme che contribuirono per tasse. Ciò importa che il danaro dopo aver creato per la sua rapida circolazione diversi e nuovi valori, ritorna nelle mani delle persone facoltose, le quali lo mettono di nuovo in movimento per procurarsi maggiore agiatezza e per migliorare le loro possessioni.

La lunga abitudine di aver solo riguardo all' interesse privato, come nello stato di barbarie, comprimeva le idee di civiltà la quale richiede il concorso di tutti gli abitanti per promuovere l' utilità dell' universale. Anzi come nel governo domestico si considerano per perdita le spese fatte per l' altrui vantaggio, così taluni portano opinione che si opprimerebbe il popolo, se s' imponessero nuove gravezze per eseguire opere di utilità pubblica. Pertinaci nella

loro sentenza non veggono la necessità di adoperare tutti i mezzi per crear lavoro ed imprimere movimento a tutti i rami della pubblica economia ove l' agricoltura non è florida, ove l' industria le arti e le manifatture sono nell' infanzia, ed ove è languente il commercio. Nè gli esempî valgono a rimuovere i loro pregiudizi. Gravi sono in Messina i dazî su i commestibili, ed il popolo che non manca di lavoro, non muove lagnanze per la loro gravezza. Anzi siccome ognuno trova il modo d'impiegare la sua opera, così vi si veggono ben pochi accattoni che dimandino la limosina. Palermo ha una rendita municipale di un milione di ducati incirca che per la massima parte si ritrae da dazî posti sopra i commestibili. Ivi però le persone agiate vivono con lusso, e con buon successo si coltivano molti rami d' industria. Anche le arti ed i mestieri vi si veggono perfezionati e le loro produzioni sono ricercate da tutte le città della Sicilia. Per la qual cosa tutte le classi del popolo che non mancano di lavoro non si lagnano della gravezza di quelle imposte, e pochi sono i poveri al paragone del numero di quelli che si osservano nelle altre grandi città.

All' incontro ne' comuni dove non vedi industria nè movimento di traffico, sebbene non s' imponessero simili gravi dazî, pure scorgi languire il popolo nell' ozio e nella miseria. Ad esso per certo non giova che il pane si venda per quattro grani a rotolo, in vece di cinque o sei come in Messina, quando non ha il modo di procacciarsi col suo lavoro giorna-

liero il danaro necessario per comperarne a tenue prezzo. Ivi i lavoratori di campagna che formano la classe più numerosa della popolazione, hanno una scarsa provvigione di grano e di legumi; e questi cibi e l'erbe salvatiche sono per l'ordinario il solo loro nudrimento. Essi di rado mangiano carne, formaggio o frutta, e solamente quando lavorano sogliono bere il vino. Dall'altro canto essendo scarse le produzioni del suolo che si consumano nel respettivo territorio, si coltivano con poca industria le terre, e si trascura anche la coltivazione di quelle piante, le produzioni delle quali si potrebbero vendere in altri luoghi. Diminuendosi nel tempo stesso le spese di coltura, in proporzione del minor lavoro si porgono minori mezzi di sussistenza a' lavoratori di campagna che sono i più degli abitanti, e per conseguenza si avvilisce il valore delle terre, delle produzioni e di ogni industria opera o lavoro. Da questa condizione di cose derivano la privazione di ogni agiatezza del vivere civile e la squallida miseria in un suolo fertilissimo che offre inesaurabili sorgenti di ricchezza. Così avviene che nel reame di Cerere il popolo coltivatore non possa ritrarre dal suo lavoro agiata sussistenza e spesso muoia di fame.

Avventurosamente non vedi un così affligente quadro nelle città marittime, nelle quali il traffico dà movimento all' industria, nè in que'comuni dell'interno, ne' quali la suddivisione delle terre vi ha introdotto un'industriosa coltura che rende agiati i coltivatori. Ma ove è languido il traffico ed il territorio appartiensi a pochi grandi possessori, ivi ti si offrono

alla vista simili desolanti scene. Viaggiando a cavallo per quelle contrade non osservi un albero o una capanna che ti possa porgere ristoro quando più ardenti ti percotono i raggi del sole, o ricovero in tempo di piogge dirotte. Entrando nel comune vi scorgi in generale luridi tugurj, tranne alcune abitazioni delle famiglie agiate. Quando cessano i lavori della campagna vedi starsi neghittosi nelle piazze e nelle vie mille e mille lavoratori, i quali dall'ozio e dal bisogno sono incitati a'vizî ed a'delitti. Quivi gli uomini, le donne ed i fanciulli coperti di grossolani cenci e per la più parte scalzi, ed i loro luridi tugurî ti annunziano l'estrema miseria. Quivi non si coltivano le arti ed i mestieri comuni, perchè non è chi abbia i mezzi per acquistare le produzioni del lavoro e dell'industria. Quivi in qualche lurida bottega non trovi altri commestibili se non cattivo pane, cattivo formaggio, cattivo vino ed olio puzzolente, perchè il popolo non può comperare altri variati e migliori viveri. Quivi in somma scorgi non essere affatto penetrata la civiltà, che porge a tutti lavoro e mercede per provvedere con una svariata permutazione a'primi bisogni, ed all'agiatezza della vita. Tale è in generale la condizione di que'comuni, che situati nell'interno dell'isola per difetto di strade rotabili non hanno il mezzo di procacciarsi lavoro col traffico. Nè giova alla popolazione che sia esteso e fertile il proprio territorio, perchè in esso coltivandosi quasi esclusivamente il frumento, è ben limitato il tempo de' lavori della campagna.

Le strade e le altre opere pubbliche, oltre al porgere lavoro ad una parte della popolazione, aumentano la ricchezza dell' universale.

Che il dar lavoro al popolo importi produzione e sia sorgente di ricchezza, le floride città di Catania e di Messina il dimostrano con inrefregabile prova. La prima nel XVII secolo fu ridotta in rovina da spaventevole tremuoto e poscia interamente distrutta dall'irruzione di una gran lava dell' Etna che non solamente ingombrò il suolo della città e de' suoi dintorni, ma ben anche s' innoltrò molto innanzi nel mare. Le nericce lave additano il vasto campo di distruzione, ed il solo antico castello cinto di larga e profonda fossata, la quale colmata dalla lava ne diminuì l' impeto, rimase come indizio del sito ove stava la distrutta Catania. Intanto la numerosa popolazione che nella sua fuga avea portato seco le migliori masserizie, non potendo trovare asilo altrove si accinse animosa a riedificare la nuova città nel sito medesimo. Le persone facoltose cominciarono a rifabbricare più ampî i loro palagi. Il vescovo che avea una ricca rendita, riedificò con maggiore magnificenza la chiesa cattedrale, il palagio vescovile ed il seminario. Altrettanto fecero i ricchi monisteri e conventi. Elevossi tra tutti gara di solerzia per compiere più presto gl' intrapresi edifizî. Il popolo tutto la-

vorava con ardore, e ritraendone grossa mercede si proccurava i mezzi per costruire le nuove abitazioni o per pagare la pigione di quelle che s'intraprendevano come speculazione per impiegare con vantaggio i capitali. Più tardi i monaci benedettini abbandonarono il loro antico monistero in S. Nicola la strada e vennero a stabilirsi in Catania. E siccome essi aveano una ricca rendita, così hanno speso mezzo milione di ducati in circa per l'edificazione del grandioso monistero e della magnifica Chiesa. Il popolo divenuto laborioso ed industrioso si fece a coltivare le lave che cominciavano a dissolversi per l'azione delle meteore, e col volgere del tempo vi si videro sorgere belle piantagioni di viti, di ulivi, di gelsi, di fichi e di altri alberi da frutto. In somma il valore degli edifizî e delle coltivazioni supera 15 milioni, e la rapida circolazione de'capitali impiegati ha formato la ricchezza di quella città che si trova ben avviata per giugnere al sommo della prosperità.

Più recenti sono stati i disastri della nobile città di Messina, ed i vecchi ancora con orrore ne conservano la memoria. Tutti commiseravano la sventura di quella città, allorchè fu adeguata al suolo per effetto degli spaventevoli tremuoti del 1783, e giudicavano che per lungo volgere di anni non avrebbe potuto risorgere da quella calamità. Intanto tutta la popolazione era operosa per proccurarsi al più presto dei ricoveri per mezzo di umili baracche; e provvedutosi in breve tempo a questo imperioso bisogno, con alacrità si diede opera a restaurare e

riedificare magnifiche Chiese e spaziosi conventi e monisteri, ed a costruire nobili edifizî privati. Il popolo in parte addetto a queste costruzioni, ed in parte dedito al commercio ed alle arti ed a' mestieri, non mancava mai di lavoro, e per conseguenza aveva i mezzi per provvedere alla sua agiata sussistenza, all'abbigliamento ed alle masserizie necessarie. Le produzioni del suo territorio si vendevano a più caro prezzo, ed i proprietarî ed i coltivatori, i quali ritraevano maggior profitto dalla coltura delle terre, ed i negozianti che guadagnavano col commercio, aveano i mezzi per costruire gli edifizî. Così a tutte le classi del popolo si offeriva continuo lavoro, e con la mercede che ne ritraevano provvedevano a' loro svariati bisogni e promuovevano la permutazione delle produzioni del suolo e dell' industria. Il danaro rapidamente ritornava nelle mani de' proprietarî e de' negozianti, da costoro per la costruttura degli edifizî e per cose di maggior agiatezza, e di lusso davasi lavoro al popolo, ed in tal guisa si operavano quel movimento e quella circolazione che producevano lavoro e ricchezza.

Coloro che di mal animo veggono la prosperità di Messina, e coloro che credono consistere la ricchezza nel danaro che si conserva nello scrigno, mal si appongono nell' attribuire quella prospera condizione al tempo della lunga dimora delle truppe inglesi: chè tutti convenivano, non essere compensato dal danaro, che spendevano gl' Inglesi, il danno che si sperimentava per l' interruzione del commercio. Che

che ne fosse, erano le truppe inglesi quali ricchi consumatori, che davano lavoro ad ogni classe di persone e compravano ad alto prezzo le produzioni del suolo. Quindi si confermava la regola, che per effetto del lavoro e della circolazione del danaro si creava l'agiatezza dell' universale. Altrettanto con minor proporzione avveniva nelle altre città dell' isola, nelle quali il danaro che si ritraeva dall'alto prezzo delle produzioni del suolo, si spendeva nel costruire ed abbellire gli edifizî, e nell'acquistare oggetti pertinenti all'agiatezza del viver civile, e quelli di lusso e di moda. In esse, come in Messina, per diversi modi si operava la stessa permutazione delle produzioni di ogni lavoro. All'incontro in quei comuni ne'quali non risedevano i proprietari del suolo, non si sperimentava alcun vantaggio per la gran copia di danaro che faceva entrare in Sicilia la vendita delle produzioni del suolo ad alto prezzo. I lavoratori di campagna non impiegando per più lungo tempo la loro opera, l'aumentata mercede di pochi giorni di lavoro non compensava lo svantaggio del più caro prezzo de' viveri, e per conseguenza maggiore era la loro povertà. Per la qual cosa, mentre si era aumentata l' agiatezza nelle città, nelle quali facevano dimora i proprietarî del suolo, si sperimentava la stessa miseria ne' luoghi della produzione. In quel tempo viaggiavamo spesso nell' interno della Sicilia e con nostra maraviglia osservavamo che la medesima squallida povertà dominava in que' comuni, ne' territorî de' quali si producevano le derrate di tanto valore. Una tal condizione di cose

ci porgeva manifesta prova che la miseria derivava da difetto di lavoro.

Per un calcolo di approssimazione fondato sopra dati raccolti con accuratezza si desume, essersi spesa nella riedificazione di Messina la somma di 15 milioni di ducati nel corso di 59 anni. Questi sforzi fatti pel risorgimento di una cospicua città sono stati l'opera di una popolazione di 50 mila abitanti, che per effetto di questi medesimi sforzi ha raddoppiato la sua ricchezza e la sua prosperità. Qual differenza vi ha tra queste opere d'interesse municipale di una sola città, e quelle di utilità generale dell'intera Sicilia! Ne' primi 42 anni del medesimo periodo di tempo per le strade rotabili e per altre opere di un interesse generale non si è speso un milione, e negli ultimi 17 anni la somma non ha oltrepassato tre milioni di ducati. Intanto non si può dubitare che se tutte le altre città della Sicilia con sommo lor profitto avessero potuto imitare gli straordinarî sforzi di Catania e di Messina, sarebbero pervenute al medesimo grado di prosperità. La città di Palermo che per pagare gli enormi debiti contratti dalla sua amministrazione municipale, ritrae da' dazî sopra i viveri la rendita annuale di un milione di ducati, avrebbe potuto impiegare per miglioramenti la somma di ducati 700 mila all'anno e nel corso di 59 anni avrebbe speso 41 milioni in circa. Se una somma così speciosa fosse stata destinata per l'esecuzione di opere di pubblica utilità, ora se ne sperimenterebbe il beneficio, mentre durante il tempo dell'esecuzione si

sarebbe somministrato lavoro ad un gran numero di operai ed artefici che con la loro industria avrebbero aumentato la ricchezza pubblica.

Prendendosi per norma di fatto la rendita municipale di Palermo ci piace supporre di 600 mila ducati la somma da impiegarsi per miglioramenti ed opere di utilità pubblica, potendosi ben provvedere a tutti i bisogni dell' amministrazione municipale con la rimanente somma. Stabilendosi similmente in ragione della popolazione la rendita da assegnarsi per le anzidette opere pubbliche da tutti i comuni della Sicilia, si avrebbe la seguente proporzione. La popolazione di Palermo di 173 mila abitanti, sta a quella di tutta la Sicilia di 1940000, come 600 mila ducati a 6728323. Per evitare la taccia di esagerazione metteremo soltanto a calcolo quattro milioni e di questa somma assegneremo due milioni e mezzo pei miglioramenti da farsi in ogni comune ed un milione e mezzo per opere di un interesse generale. Così facendosi nel periodo degli ultimi 50 anni si sarebbero spesi 125 milioni pe' miglioramenti speciali per ciascun comune e 75 milioni per la costruttura delle strade e de' porti commerciali, per la restaurazione de' monti e per le bonificazioni. La somma annuale che con l' anzidetta riduzione si fosse assegnata per la costruttura delle opere di un interesse generale, è certamente molto minore di quelle che per l' oggetto medesimo si sono spese negli Stati uniti dell' America e nell' Inghilterra durante il periodo degli ultimi 25 anni. In que' due Stati è inestimabile il valore delle

strade rotabili e ferrate, de' ponti, de' porti co' loro stabilimenti commerciali e delle bonificazioni (1). Nè possono essere minori di tale proporzione le spese che ora si fanno nel Belgio per la costruttura di tante strade ferrate che intersegano quel reame in tutte le direzioni. Tutta l'Alemagna ne sta imitando l'esempio, vi si sono già intraprese molte strade ferrate e si stanno preparando i progetti per costruirsene molte altre. La Francia non poteva rimanere indietro in tali miglioramenti che faranno cangiare aspetto alle relazioni sociali e commerciali. Ivi si discutono ora i progetti d'intersegare quel regno mediante strade di ferro, ed il calcolo dell'utilità è divenuto così ovvio che molti comuni offrono le centinaia di migliaia di franchi per semplice sussidio della spesa senza interesse, perchè una di quelle passasse pel respettivo comune. Similmente molti Dipartimenti hanno presentato l'offerta di molti milioni di franchi senza interesse, purchè una strada ferrata attraversasse il loro territorio. Anche i governi danno generosi soccorsi alle Società che per concessione intraprendono quelle opere oltremodo dispendiose.

In questa nobile ed utilissima gara tra tutte le colte

(1) In sostegno della giustezza del confronto giova ricordare ciò che per riguardo degli Stati uniti di America si riferisce dalla Rivista britannica nel 1834 alla pagina 138. Parlandosi della Pensilvania che ha una popolazione di un milione e 350 mila abitanti nota che in essa si è spesa la somma di 195 milioni di franchi equivalenti a ducati 46,800000 nel corso di 40 anni fino al 1833 per costruire strade e canali. Una tale spesa corrisponde alla ragione di grani 86 per abitante.

nazioni per condurre la prosperità pubblica ad un grado così elevato, al quale non giunsero mai le antiche, il nostro generoso Monarca è tutto intento alle cure di non fare rimanere indietro i suoi reali dominî. In quelli continentali oltre alle numerose strade rotabili che in atto si costruiscono o si debbono intraprendere di anno in anno, ha rivolto i suoi disegni a promuovere quelle ferrate. Già da tre anni l' ingegnere francese sig. Bayard ottenne la concessione della strada ferrata da Napoli a Castellamare ed a Nocera, da protrarsi da quest' ultima città fino a Salerno. A spese della real tesoreria si è intrapresa la costruttura dell' altra che da Napoli per Casalnuovo, Maddaloni e Caserta deve condurre a Capua. Il suo prolungamento fino al confine e poscia fino a Livorno dipende dal concorso del governo pontificio e di quello di Toscana. Allorchè procederanno innanzi i lavori della strada ferrata da Vienna a Trieste, il nostro real governo non tarderà ad assicurare un ragionevole interesse alla società che assumesse la costruttura di quella da Manfredonia o da Barletta a Napoli. Stabilendosi per mezzo di bastimenti a vapore una comunicazione periodica fra Trieste e Manfredonia o Barletta, in due giorni e mezzo si verrebbe da Vienna a Napoli, ed in tre giorni o poco più da Vienna a Livorno. La sapienza di S. M. sa ben apprezzare i vantaggi di attirare nel cuore de' reali dominî continentali l'accelerato traffico dell' Alemagna e di rendere spedito il passaggio dalle coste dell' Adriatico in quelle del Tirreno.

A questi grandiosi miglioramenti sono pur coordinati quelli che si eseguono nella capitale e nelle sue vicinanze. Molte principali strade della città si sono allargate ed abbellite, se ne sono aperte con magnificenza alcune altre de' dintorni, si sono perfezionati e nobilitati parecchi edifizî pubblici ed i palagî reali di Napoli e di Capodimonte. Si è quasi condotto a compimento il porto di Nisita a piloni ed archi secondo il metodo degli antichi. Con alacrità si sta costruendo il porto militare di Napoli, ed in Castellammare si eseguono molti importanti perfezionamenti nel cantiere della marina militare e nell'altro della marina mercantile. Ma tra tutti gli accennati miglioramenti primeggia il bonificamento del bacino inferiore del Volturno. Questa grandiosa impresa, il cui scopo è di restituire salubre e adatta ad un'industriosa coltura la parte più bella della Campagna felice si esegue a spese della respettiva provincia e dei proprietarî interessati, e la real tesoreria anticipa le somme bisognevoli alla progressiva esecuzione delle opere. In quella vasta contrada dell'estensione di un milione di moggia legali in circa si sono aperte in diverse direzioni molte strade rotabili, per renderne agevole l'accesso. Con opportuni canali di scolo si sono già prosciugate le terre abbastanza elevate sul livello del mare, nelle quali per l'addietro s'impaludavano le acque. Le torbide del fiumicello Savone e di altri torrentuoli sono dirette a colmare alcune conche depresse nella pianura di Mondragone. Nel tempo stesso si stanno elaborando i progetti delle grandi

colmate da operarsi con le torbide del Volturno. Nientemeno si tratta di fare stabilire in quella amena regione una popolazione di centomila abitanti e di far acquistare un valore quadruplo alle terre. Il compimento di questa grande impresa che richiede perseveranza e proporzionati mezzi di esecuzione, apporterà immensi vantaggi e sarà il durevole monumento degli sforzi della moderna civiltà e della gloria dį S. M. che con la sua sapienza ha concepito sì nobile disegno e con le sue assidue cure ne dirige il progresso. Le medesime sollecite cure il benefico Monarca ha rivolto alla Sicilia ulteriore per promuoverne la prosperità, e si tratta di assegnare i convenevoli mezzi di esecuzione. Gli esempî tolti dalle nazioni che sono giunte ad alto grado di civiltà, mostrano di essere moderata la ragione di grani 77 per abitante che con una gran riduzione si è ricavata dagli sforzi fatti dalle città di Messina e di Catania per risorgere più opulente dalla loro distruzione, e dalle imposte su i viveri che sostiene Palermo, per pagare l' interesse dei debiti contratti dall' amministrazione municipale.

Se nella Sicilia ulteriore si fosse speso nel corso degli ultimi 30 anni la somma annuale di un milione e mezzo per la costruttura delle strade rotabili e dei porti, per la restaurazione de' monti e pel bonificamento delle terre devastate e palustri, oggi essa si troverebbe nell' apice della prosperità e della ricchezza. Mentre con tanto lavoro si sarebbero aumentate prodigiosamente e migliorate le produzioni del suolo e quelle dell' industria, il risparmio sulle spese

de'trasporti ed il guadagno che ora da un attivo commercio si otterrebbe, darebbero un grosso interesse de' capitali impiegati, qualora si fossero tolti ad imprestito. Molto maggiori sarebbero stati gli accennati vantaggi, se le somme bisognevoli si fossero ritratte dal concorso dell' intera popolazione, per farle tornare dopo la creazione di svariate produzioni nelle mani dei medesimi contribuenti. Nè deve parere straordinaria e difficile ad ottenersi dalla popolazione di Sicilia la somma annuale di un milione e mezzo per impiegarsi in lavori produttivi di crescente ricchezza. Nè questo spediente che rigenererebbe la Sicilia e la farebbe tornare alla sua antica prosperità, è consigliato solamente dalle teorie e da' calcoli dell' economia politica. Dianzi abbiamo accennato gli esempî delle altre nazioni, le quali con questi mezzi sono divenute tanto ricche e prosperevoli. Ed in vero prodigiosi sono gli effetti degli sforzi fatti col concorso di un intero popolo i quali sono l' opera della civiltà che li dirige allo scopo di conseguire l' utilità dell' universale. Nè questa impresa vuolsi misurare e calcolare co' principî e con le instituzioni del sistema feudale, che fu trapiantato tra noi nei tempi di maggior barbarie. Ora le faccende economiche debbono essere regolate in conformità delle nostre presenti instituzioni civili, ed il nostro sapientissimo Principe è tutto intento a dirigere gli sforzi dei suoi sudditi al conseguimento di un eminente grado di prosperità.

Comunque sieno evidenti questi calcoli di econo-

mia politica che si possono esprimere in cifre numeriche, pure i pregiudizî e le abitudini, e soprattutto la resistenza che si oppone ad ogni utile innovazione, ne rendono difficile e penosa l'applicazione. Per la qual cosa l'amministrazione pubblica seguendo i consigli della prudenza deve andar adagio in tali imprese e deve far precedere sempre la persuasione dell'utilità e della convenienza alle disposizioni dell'esecuzione. Il nostro Augusto Principe col real decreto de' 17 dicembre 1838 avea indicato le più importanti strade da costruirsi in Sicilia per formare un ben inteso sistema di comunicazioni. Molte altre erano state proposte da' decurionati dei comuni interessati, e la loro esecuzione era stata approvata con diversi reali rescritti. Era evidente la necessità di porre prontamente mano all'opera, ed il real governo saggiamente lasciò la cura di proporre i mezzi di esecuzione a' decurionati ed a' consigli provinciali, i quali collegî sono i legali interpetri de' voti delle popolazioni. Erano recenti in Sicilia le instituzioni di una ben regolata amministrazione civile, ed erano perciò scarse le somme assegnate per provvedere a' primi bisogni delle prigioni, degli edifizî delle intendenze e sottointendenze, degli archivî, delle corti civili e criminali e delle caserme di gendarmeria. Non potendosi contare sulle somme già assegnate per provvedere agli accennati bisogni che per tutta la Sicilia divisa in sette province oltrepassavano appena cento mila ducati, era d' uopo pensare ad altri mezzi. A tal oggetto come di sopra si è notato i

decurionati de' comuni, i territorî de' quali doveano essere attraversati dalle strade da costruirsi, secondando i voti delle popolazioni, quasi di unanime consentimento proponevano una tassa graduale sulle terre adiacenti.

Calcolo de' rapporti tra le spese bisognevoli alla costruttura delle strade e l'utilità che queste arrecano.

Dopo il 1813 si era stabilita nella Sicilia ulteriore una contribuzione fondiaria sulle terre, la quale era determinata secondo il loro valore; e quantunque fosse molto minore di quella che si paga nella citeriore, pure generalmente si riguarda come un nuovo peso molto grave. Con questa prevenzione parecchi proprietarî di vaste tenute muoveano lagnanze avverso la tassa graduale, e per mostrarne meglio la gravezza toglievano ad esempio le tasse più forti, tacendo l'estensione della salma alla quale erano applicate. Tra i molti clamori si menava gran rumore per la tassa di carlini 12 sulla salma di Girgenti, la quale sta a quella legale nella ragione di 54 a 25. Vale a dire, corrisponde a grana 56 per salma legale del 1810, ovvero a grana 2,33 per moggio legale. E siccome un moggio legale produce ragguagliatamente un tomolo e mezzo legale di frumento, così la tassa corrisponde a grano uno e mezzo per tomolo legale, ossia a mezzo grano per un tomolo Siciliano. Or con

un carretto a tre cavalli portandosi per una strada agevole 50 tomoli legali di frumento, e valutandosi per ducati 2,50 la spesa di un carretto per una giornata di cammino, ne risulta che il trasporto di un tomolo di grano costi grani 5. All' incontro posto che si paghi il prezzo di grani 60 per la giornata di un mulo o cavallo che trasporta tre tomoli legali a schiena, ne conseguita che il trasporto di un tomolo di grano a schiena costerebbe venti grani. In tale valutazione di prezzi delle due maniere di trasportare si è calcolato alquanto di più per la giornata di ritorno nella quale non si trovi un uguale carico. È perciò chiaro che si pagherebbe la tassa temporanea per pochi anni di un grano e mezzo col disegno di ottenere un beneficio durevole finchè sussista la strada di grani 15, qual è appunto la differenza di prezzo dei trasporti con carretto che costano grani 5 da quelli a schiena che importano grani 20. Concedendosi tutti i compensamenti e tutte le riduzioni che si possono ragionevolmente pretendere, il beneficio non sarebbe mai minore di grani 12, e per conseguenza la tassa starebbe ad esso come 1 ad 8.

L'esibito calcolo del beneficio che si ottiene per la costruttura delle strade rotabili, è indeterminato, perchè non si è definito il tempo della durata della tassa temporanea. Trattandosi di una quistione di economia politica della più alta importanza, convien risolverla e determinarne le conseguenze con precisione. Innanzi tutto giova prendere per base del calcolo il massimo limite della tassa, il quale in virtù

di un real rescritto non può oltrepassare carlini 8 per una salma legale di Sicilia, ossia grani 3,2 per moggio legale del 1840. Con accorgimento i decurionati proponevano una gradazione della tassa in ragion composta della diretta della fertilità e della coltura del suolo, e dell' inversa delle distanze delle terre dalla strada da costruirsi. Prendendosi il massimo limite di grani 80 per ogni salma di terreno, convien attenersi al minimo limite delle distanze stabilite delle terre che doveano contribuire la tassa. Per instituire quindi un calcolo ragguagliato, giova estendere a tre miglia soltanto da' due lati della strada la distanza delle terre sulle quali debba gravitare la tassa. In secondo luogo si assume la distinzione di tre sole classificazioni in terre ben coltivate con viti e con alberi da frutto, in quelle da seminagione e nelle altre incolte da pascolo. Ciò posto assegnandosi la tassa di grani 80 alle terre di prima classe, sembra giusto che si diminuisse a grani 60 quella delle terre da seminagione ed a grani 30 l' altra delle terre da pascolo. Inoltre avuto riguardo allo stato attuale di coltura, si può con molta approssimazione calcolare ragguagliatamente che delle 4900 moggia legali che contiene un miglio quadrato legale, 500 appartenessero alla prima classe, 2500 alla seconda, e 1400 alla terza e che le rimanenti 500 moggia consistessero in letti di fiumi e torrenti, in sentieri vicinali ed in terre di niun valore. Rispetto alle terre comprese nel secondo miglio di distanza si avrebbe la debita proporzione, se la tassa si riducesse a gra-

ni 60 per quelle di prima classe, a grani 45 per quelle di seconda ed a grani 25 per le altre di terza. Finalmente per le terre situate nel terzo miglio la tassa dovrebbe essere di grani 40 per quelle di prima classe, di grani 30 per quelle di seconda e di grani 20 per le altre di terza.

Rispetto alle contrade coperte di elevate montagne nelle quali le terre da pascolo e quelle di niun valore sono di maggior estensione, si può ragguagliatamente calcolare che delle 4900 moggia legali contenute in un miglio quadrato legale 500 moggia fossero coltivate con industria, 1000 appartenessero alla seconda classe, 2500 fossero addette al pascolo e 900 di niun valore. Ove poi le strade si distendono lungo il lido, è d'uopo aumentare a miglia $4 \frac{1}{2}$ la larghezza delle terre, sulle quali si deve imporre la tassa graduale, lasciandosi la stessa distinzione delle tre classi. I due seguenti quadri esibiscono la distribuzione e l'ammontare della tassa graduale secondo i dati stabiliti ragguagliatamente e secondo i limiti indicati per un miglio di strada da costruirsi. Rispetto alle strade lungo il lido, l'ammontare della tassa equivale a tre quarti di quello indicato nell'uno e nell'altro quadro secondo che è maggiore o minore l'estensione delle terre che si possono coltivare.

Quadro della ripartigione della tassa graduale sulle terre adiacenti alle strade da costruirsi nelle contrade nelle quali la maggior parte del suolo può addirsi alla coltura.

Pel primo miglio si valutano adiacenti a' due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 3, 2........	32.00	
5000 moggia di 2.ª classe a grani 2, 4..............	120.00	
2800 moggia di 3.ª classe a grani 1, 2..............	33.60	185.60
Pel secondo miglio nei due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 2, 4.........	24.00	
5000 moggia di 2.ª classe a grani 1, 6..............	80.00	
2800 moggia di 3.ª classe a grano 1................	28.00	132.00
Pel terzo miglio ne' due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 1, 6.........	16.00	
5000 moggia di 2.ª classe a grani 1, 2..............	60.00	
2800 moggia di 3.ª classe a grano 0,8..............	22.40	98.40
Totale.............		416.00

Quadro della ripartigione della tassa graduale sulle terre adiacenti alle strade nelle contrade di elevate montagne nelle quali le terre da pascolo sono più estese.

Pel primo miglio ne' due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 3, 2.........	32.00	
2000 moggia di 2.ª classe a grani 2, 4..............	48.00	
5000 moggia di 3.ª classe a grani 1, 2...............	60.00	140.00
Pel secondo miglio ne' due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 2, 4.........	24.00	
2000 moggia di 2.ª classe a grana 1, 6..............	32.00	
5000 moggia di 3.ª classe a grano 1.................	50.00	106.00
Pel terzo miglio ne' due lati.		
1000 moggia legali di 1.ª classe a grani 1, 6.........	16.00	
2000 moggia di 2.ª classe a grani 1, 2...............	24.00	
5000 moggia di 3.ª classe a grano 0,8...............	40.00	80.00
Totale.............		326.00

Nell'ipotesi che con la sola tassa graduale si dovesse costruire un'agevole strada rotabile, che ragguagliatamente può costare ducati cinquemila per ogni miglio legale, è d'uopo dividere una tal somma per quella dell'importare della tassa graduale di un anno per avere il periodo del tempo della sua durata. Così dividendosi 5000 per 416 importare della tassa del primo quadro, il quoziente 12 dinota il numero degli anni della sua durata. Dividendosi 5000 per 326 importare della tassa del secondo quadro, il quoziente 15,34 indica il numero degli anni della sua durata. Se si trattasse di una strada lungo il lido, secondo il primo quadro la tassa sarebbe di 312 ducati, e la durata di 16 anni. Rispetto al secondo quadro la tassa sarebbe di ducati 244,50 e la durata di 19 anni. Quindi secondo gli esibiti calcoli i limiti della durata della tassa ne'diversi casi sarebbero tra 12 e 19 anni, mentre il beneficio sarebbe durevole, finchè sussistesse la strada. Vale a dire, il beneficio non potrebbe venir meno se non quando cessasse la civiltà. Or giova rintracciare con sufficiente approssimazione il valore del beneficio rispetto alla spesa di costruzione.

Per determinare il rapporto tra la tassa graduale ed il beneficio che pel risparmio delle spese di trasporto ottengono le terre adiacenti, si è assunto di sopra che esse producessero tomolo uno e mezzo legale di grano per ogni moggio legale; vale a dire salme 7 $\frac{1}{2}$ misure di capacità di Sicilia per una salma legale misura agraria. Un tal ricolto, avuto riguardo alla somma fertilità del suolo, non può considerarsi

come esagerato nell'attuale stato dell'agricoltura. Esso però deve reputarsi come scarsissimo, quando per l'apertura delle strade e per gli altri miglioramenti si coltiverà con industria e si metteranno in uso gli opportuni avvicendamenti. Oltre a ciò si deve porre a calcolo che a cagione della facilità de' trasporti con carretti si può spedire una porzione della paglia e degli altri foraggi secchi ne' siti ne' quali se ne farebbe ricerca per alternarli col prato naturale. Rispetto ai terreni di prima classe le produzioni svariate superano il peso di 70 rotoli per ogni moggio legale. Il legname da costruttura, il carbone, le frutta silvane e le produzioni della pastorizia che si ricavano annualmente da un bosco, hanno un peso maggiore di 70 rotoli per ogni moggio legale. Intanto sebbene tra i miglioramenti da operarsi nell' industria campestre si debba principalmente annoverare quello di riprodurre i boschi, pure giova assegnare il peso di 35 rotoli per moggio alle produzioni di tutti i terreni da pascolo sieno boscosi o soltanto saldi.

Secondo l'esibito calcolo si può valutare il peso delle produzioni delle sei miglia quadrate di un suolo ubertoso come equivalente a quello di 33300 tomoli legali di grano. Vale a dire, 27 mila tomoli corrisponderebbero alle 18 mila moggia di 1.ª e 2.ª classe e 6300 tomoli per le 8400 moggia di 3.ª classe. E siccome il risparmio delle spese di trasporto con carretti rispetto a quelle de' trasporti a schiena si è calcolato di grani 12 a tomolo per una giornata di cammino, così esso monterebbe alla somma annuale di

ducati 3994, la quale starebbe a quella di ducati 5000 come 4 a 5. Vale a dire, il risparmio annuale su i trasporti darebbe il frutto di 80 per 100 rispetto a'capitali impiegati per la costruzione di una strada rotabile. È però da notare che il beneficio comincia a sperimentarsi, quando si possa agevolmente trafficare per essa con le ruote, e si deve perciò porre a calcolo della spesa l'interesse pel tempo della costruttura. Qualora le sei miglia quadrate fossero montuose e le terre fossero classificate come nel secondo quadro, le produzioni di 9 mila moggia di 1.ª e 2.ª classe sarebbero equivalenti a tomoli 13500 di grano e quelle di 15 mila moggia di 3.ª classe a tomoli 11250. Quindi pe'24750 tomoli si otterrebbe l'annuo risparmio di ducati 2978 sulle spese di trasporto per una giornata di cammino, e questo beneficio starebbe alla spesa di costruzione quasi nella ragione di 60 a 100. Rispetto alle strade lungo il lido riducendosi a miglia quadrate 4 $\frac{1}{2}$ l'estensione delle terre da sottoporsi alla tassa, si deve diminuire di un quarto il beneficio sulle spese di trasporto. Per la qual cosa un tal beneficio starebbe alla spesa di costruzione nella ragione di 60 a 100 secondo la distinzione delle terre stabilita nel primo quadro, e nella ragione di 45 a 100 secondo quella del secondo quadro. Gli esibiti calcoli da'quali si deducono i rapporti del beneficio delle strade rotabili rispetto alla spesa della loro costruttura, possono ammettere una riduzione solamente in alcune speciali circostanze. Infatti debbono necessariamente variare que'rapporti, qualora per le dif-

ficoltà del suolo si debba aumentare grandemente la spesa della costruzione, o qualora le terre adiacenti per grandi estensioni sieno poco fertili, o sieno coltivate con poca industria. Per la qual cosa abbiamo dinanzi ridotto a metà il rapporto del beneficio alla spesa della costruzione delle strade, quando abbiamo detto che i capitali impiegati in quelle opere davano l'interesse del 30 al 40 per 100.

Dee per certo parere maraviglioso ciò che deriva da questo calcolo a coloro che non sono avvezzi ad investigare e valutare i progressi dei miglioramenti, per effetto dei quali grandemente si aumenta il valore delle terre. Come avviene a' genitori i quali tenendo sempre i figliuoli innanzi gli occhi non sanno distinguere il loro progressivo ingrandimento, così i proprietarî de' poderi adiacenti alle strade rotabili non sogliono badare a tutti i moltiplici vantaggi, che per il risparmio delle spese di trasporto, pel crescente movimento degli uomini e per lo sviluppo dell'industria fanno a mano a mano aumentare il valore alle terre. Ed in vero elevandosi il prezzo del fitto non si brigano di esaminare come ciò derivi per gli anzidetti vantaggi, e si contentano di attribuirne la causa confusamente al favore de' tempi. Nè per altro riesce agevole distinguere l'utilità che si sperimenta pel risparmio delle spese di trasporto, poichè si aumenta anche il prezzo delle derrate che si consumano nel luogo della produzione. In fatti se il loro prezzo non si aggguagliasse a quello che le derrate stesse hanno ne' luoghi di deposito o d'imbarco con la deduzione delle spese

di trasporto, si farebbe tosto la speculazione di trasportarle ove se ne trovasse un prezzo più alto. È perciò evidente che per la costruttura delle buone strade rotabili il prezzo delle produzioni del suolo si aumenta, generalmente parlando, per quanto è il risparmio delle spese di trasporto, e per conseguenza deve elevarsi in proporzione il valore delle terre. Inoltre a cagione del maggior prezzo che acquistano le produzioni del suolo, si possono eseguire alcune coltivazioni che prima non tornavano conto per la gravezza delle spese di trasporto; ed in generale si coltiva con maggiore industria a misura che se ne può ritrarre maggior profitto. Per la minore spesa del trasporto si accrescono anche le produzioni dell' industria secondo i vantaggi che offrono le circostanze locali; e coloro che v' impiegano il loro lavoro, acquistando i mezzi di una più agiata sussistenza fanno maggior consumazione delle produzioni del suolo e contribuiscono a far alzare il valore delle terre.

Ovunque per la difficoltà delle comunicazioni sia lento e stentato il traffico, ivi di leggieri scorgi languide tutte le operazioni del corpo sociale. Non si coltiva con industria, perchè le produzioni non si possono trasportare ne' luoghi ne' quali se ne sperimenta bisogno. I lavoratori di campagna per difetto di lavoro non hanno il mezzo di acquistare copiosi prodotti del suolo nè quelli dell' industria per provvedere a' primi bisogni. Quivi perciò tutto è languore e miseria ed hanno poco valore le terre, le produzioni delle quali non possono permutarsi con quelle dell' industria. Da

ciò deriva la gran differenza tra i valori delle terre di ugual fertilità di due diverse contrade, l'una delle quali ha agevoli comunicazioni ed offre esteso sviluppo all'industria, e l'altra per essere priva di tali comunicazioni non può dar vita all'industria. All'incontro è quasi identico il valore delle terre della stessa fertilità di due contrade, le quali hanno agevoli comunicazioni; ed il vantaggio sta per quella che ha minor distanza da un mercato di maggior consumazione o da un luogo d'imbarco, o contiene una popolazione più numerosa e più industre. Per tutti questi riguardi, come di sopra si è notato, le agevoli strade si debbono riguardare come base fondamentale di ogni miglioramento. Inoltre essendo esse il mezzo più efficace per fare aumentare il valore delle terre adiacenti, è ben giusto e conveniente che una porzione di un tal aumento di valore sia impiegata anticipatamente per la loro costruttura.

Per l'esposte considerazioni nell'attuale stato di civiltà vuolsi riguardare come un eccesso di spensieratezza, d'infingardaggine e di sconsigliato interesse privato il trascurare più oltre la costruttura delle strade rotabili. Comunque esse sieno di un'utilità generale, come quelle che sono i mezzi più efficaci per promuovere la prosperità pubblica, pure offrono immediato vantaggio a' proprietarî delle terre adiacenti facendone grandemente aumentare il valore. Inoltre nel reame di Cerere ove la fertilità del suolo è inesauribile sorgente di ricchezza, i miglioramenti di ogni ramo d'industria sono permutati con le produzioni

del suolo, e ad esse ed alle terre fanno acquistare un maggior valore. Potremmo pur citare numerosi esempî delle contrade nelle quali per la felice combinazione delle facili comunicazioni, della migliorata agricoltura e dello incremento dell'industria il valore delle terre si è raddoppiato nel corso di pochi anni. Per tutti questi vantaggi ragion vuole che contribuiscano alla costruttura delle strade i proprietarî delle terre adiacenti, i quali ne sperimentano l'immediata utilità del risparmio delle spese di trasporto. Inoltre come dianzi si è mostrato, toccando ad essi una parte considerabile de' vantaggi che derivano da' miglioramenti dell'agricoltura e dell'industria e dal traffico, anche per questi riguardi hanno l'obbligo di concorrere alla spesa. In fine questo obbligo di dirigere il concorso degli sforzi degl'individui per conseguire l'utilità dell'universale, è anche consigliato dal proprio interesse; poichè si tratta d'impiegare capitali ad altissimo interesse, il quale col tempo può superare la sorte principale.

Somme assegnate alla costruttura delle strade in Sicilia.

Allorchè in Europa co' progressi della civiltà si cominciò a sentire l'imperioso bisogno delle strade rotabili, da per tutto i governi fecero intraprendere a spese del pubblico erario la costruzione di quelle che mettevano in comunicazione diverse province del medesimo regno, o conducevano a'principali por-

ti. Tenendosi in mira solo il vantaggio generale non si faceva attenzione all' utilità molto maggiore che apportavano alle terre adiacenti. I proprietarî di queste ne vedevano crescere il valore, come se ciò avvenuto fosse da favorevoli circostanze generali, e sconoscenti levavano grida altissime contro l'occupazione di una striscia di suolo, e declamavano contro ogni picciola servitù che loro si arrecava per la vicinanza di una strada rotabile. Noi pur ricordiamo che quando si formava il progetto di una strada i possidenti di alcuni comuni mirando solamente alla servitù degli alloggi militari tenevano adunanze per avvisare a' mezzi di farla allontanare da essi. All' incontro i proprietarî delle taverne situate lungo i sentieri cavalcabili mettevano in opera ogni maneggio, perchè si fosse condotta in vicinanza di quelle. Confusamente presentandosi l' utilità delle comunicazioni rotabili, non si calcolava il vantaggio del risparmio nelle spese di trasporto delle produzioni del suolo, e molto meno si prevedeva il considerabile aumento di valore che per tal causa avrebbero acquistato le terre adiacenti. In generale la spesa della loro costruttura faceva inarcare le ciglia, e non vedendosi ritornare il danaro impiegato direttamente nelle casse che lo somministravano, era problematico presso molti uomini di Stato se l'utilità avvenire fosse stata proporzionata alla spesa. Considerandosi come opere di comodità che si conciliavano con la speditezza del servizio pubblico, non si valutavano nel vero aspetto la loro importanza ed utilità. Generalmente si giu-

dicava che dalla loro costruttura il servizio pubblico traesse il maggior vantaggio e che per giustizia l'erario pubblico ne dovesse sopportare la spesa. Inoltre, quasi che non si fosse trattato dell'utilità dell'universale, nella loro traccia si facevano concessioni ai comuni ed a'privati interessati. Anche più spesso avveniva che i maneggi per non far occupare una striscia di suolo, o per evitare la servitù degli alloggi militari, o per conservare l'uso delle taverne di dritto esclusivo esercitavano somma influenza nella determinazione della loro traccia. Quindi principalmente a queste meschine cause si debbono attribuire i gravissimi difetti delle antiche strade che hanno una svantaggiosa direzione o presentano ripide pendenze.

Più tardi la sperienza facendo meglio conoscere l'utilità delle strade rotabili, con maggiore interesse si diede più potente impulso alla loro costruttura, e da per tutto i governi fecero intraprendere l'esecuzione di quelle che erano più importanti. Rispetto a quelle che presentavano più limitate comunicazioni, si dispose che contribuissero alla spesa i grandi possessori delle terre adiacenti ed i comuni, i territorî de'quali si attraversavano. In progresso se ne formò una più distinta classificazione. Le principali strade che mettevano in comunicazione le province con la capitale, o conducevano alle frontiere, o si dirigevano ad un porto primario, si considerarono come regie e pertinenti alla pubblica amministrazione, e la loro costruttura ed il loro mantenimento erano a carico del pubblico erario. Furono dichiarate provinciali quelle che

intersegavano una provincia, o la mettevano in comunicazione con le altre contigue, ed alla loro spesa si provvedeva dalle province. Si definirono come comunali quelle che congiugnevano i comuni tra loro, o con una strada provinciale o regia. Finalmente in alcuni Stati furono classificate come distrettuali quelle che specialmente interessavano un distretto. Con le anzidette classificazioni si attribuivano la spesa e l' amministrazione delle strade all' erario pubblico, alle province ed a' comuni, senza imporsi alcun obbligo di concorrere alla spesa a' proprietarî delle terre adiacenti, i quali vi aveano immediato interesse e ne sperimentavano il massimo profitto. Ciò importava favoreggiare que' proprietarî a danno degli altri che possedevano terre lontane dalle strade. Imperocchè pagando tutti le stesse imposte, alcuni aveano il vantaggio della vicinanza di una strada, e gli altri, contribuendo ugualmente alla spesa, sperimentavano il danno di non potere sostenere la concorrenza con le produzioni de' terreni adiacenti, le quali con molto minore spesa si possono trasportare nel mercato ove se ne fa ricerca. Con questo sistema di privilegio e di manifesta ingiustizia non si possono mettere interamente a carico dell' erario pubblico, delle province o de' comuni le somme bisognevoli per eseguire le strade che principalmente apportano vantaggio a' proprietarî delle terre adiacenti. In generale i possessori delle terre che fanno intrighi per la costruttura delle strade più vantaggiose a' loro interessi agiranno con minor fervore quando essi debbono contribuire quasi

tutta la spesa bisognevole. Nè si sperimenterà l'opposizione di coloro i quali non potendo ottenere un tal vantaggio a mal in cuore pagano le tasse imposte per fare l'altrui utilità col proprio danno.

I Siciliani col loro perspicace intendimento ben comprendevano che non si sarebbe mai pervenuto a costruire tutte le strade necessarie per formare un ben inteso sistema di comunicazioni, se alla loro costruttura non fossero principalmente concorsi i proprietarî delle terre adiacenti, i quali ne avrebbero ottenuto il maggior vantaggio. A malgrado della pertinace opposizione di alcuni possessori di vaste tenute, quasi tutti i decurionati ascoltando i voti delle respettive popolazioni con unanime consentimento deliberavano la tassa graduale da imporsi sulle terre adiacenti alle strade da costruirsi. Con questo mezzo che è altrettanto opportuno per quanto è giusto, molti decurionati proponevano che si fossero intraprese quelle che erano necessarie a' respettivi comuni. Questo modo di provvedere alla costruttura delle strade in sostanza non è diverso da quello che si esegue in Inghilterra dalle associazioni de' possidenti delle diverse parrocchie, i quali riconoscendo l'utilità di una strada, si ripartiscono tra loro la spesa necessaria. L'officio de' commessarî nominati da quelle associazioni per dirigerne l'esecuzione è quasi conforme a quello che per l'oggetto medesimo è attribuito a' decurionati. Questi collegi però prendendo cura di tutti gl'interessi della respettiva popolazione non possono trascurare di conciliarli nel modo più

conveniente, quando propongono le strade da costruirsi e le tasse per provvedere alle spese della loro costruttura. Inoltre le loro deliberazioni sono esaminate discusse ed emendate da' consigli d' intendenza prima di essere sottoposte alla superiore approvazione.

Si è dinanzi mostrato che le province di Sicilia aveano scarsi fondi per provvedere a' bisogni dell'Amministrazione civile, e quelli per la più parte si ricavavano dai grani addizionali, ossia da una aggiunzione all' imposta fondiaria. Essendo imperiosa la necessità di costruir le strade più importanti a spese delle province, non v'era altro mezzo fuori che quello di aumentare l' anzidetta tassa. Ciò importava che i proprietarî delle terre lontane dalle strade da costruirsi avrebbero sofferto un peso uguale a quello degli altri che con danno de' primi avrebbero goduto del beneficio delle strade rotabili. All' incontro si evitava un torto così manifesto con la tassa graduale sulle terre adiacenti, per mezzo della quale si ripartiva la spesa della costruzione in ragione dell' utilità tra coloro che vi aveano immediato interesse. Sotto questi rapporti S. M. discernendo la giustizia, la convenienza e l' opportunità di quella tassa accoglieva con lieto animo le proposizioni de' decurionati. Intanto prima di risolversi ad approvarle, se ne riserbò un più maturo esame nel giro che si proponeva fare di nuovo per la Sicilia. Da per tutto le popolazioni le presentavano le loro suppliche per la costruttura delle strade, e dall' universale si avvisava che la tassa graduale proposta da' decurionati

fosse il mezzo più giusto ed opportuno per accelerarne l' esecuzione. Dopo queste osservazioni S. M. si degnò approvare le tasse graduali proposte da' decurionati e stabilì come massimo limite da non doversi oltrepassare la tassa di grani 80 per una salma legale di terra. Nel tempo stesso diede le più opportune disposizioni per la formazione de' progetti delle strade da costruirsi.

Alla sapienza di S. M. non potevano sfuggire le considerazioni che si sono dianzi esposte intorno al modo più conveniente di contribuirsi alle spese della costruzione delle strade. Ben discerneva che costrutte quelle da Messina a Catania e da queste due città a Palermo ed indi a Trapani, tra tutte le altre le più importanti erano quelle che dall' interno menassero ad uno de' tre mari che circondano l' isola, e l'altra che da Catania si dirigesse a Siracusa ed indi a Noto. Le anzidette strade secondo la classificazione generalmente ricevuta doveano considerarsi come provinciali o comunali. Per tal riguardo col real decreto de' 17 dicembre 1838 dettandosi le principali strade da costruire, fu dichiarato che tutte si dovessero reputare come provinciali o comunali. Intanto in Sicilia per la costruttura delle principali strade che da Palermo conducessero a' capi luoghi delle altre province, s' impose la tassa dell' uno e mezzo per cento sulla contribuzione fondiaria da durare fino al 1844, e questa tassa si amministrava come fondo regio, perchè come regie si consideravano le anzidette strade. Dichiarate però col citato real de-

creto provinciali o comunali tutte quelle da eseguirsi, S. M. si riserbò la facoltà di accordare sussidî sull' anzidetto fondo regio a quelle che fossero di maggior importanza, o presentassero maggiori difficoltà di esecuzione. In effetto mentre col fondo regio si provvedeva alla restaurazione ed al mantenimento delle strade esistenti, che si erano classificate come regie, ed al perfezionamento di quella di Girgenti, si diedero grossi sussidî ad alcune strade che si doveano mandar ad esecuzione a spese delle respettive provincc. Inoltre durante l'altro giro fatto per la Sicilia nel 1841 S. M. prendendo in considerazione le speciali circostanze di alcune strade accordò per la loro costruttura altri sussidî, i quali sommati insieme coi precedenti oltrepassavano la somma di ducati 250 mila. In tale distribuzione di sussidî accogliendo con benevolenza le suppliche delle popolazioni che chiedevano così fatti soccorsi per accelerare l'esecuzione delle respettive strade, ebbe anche in mira di farli servire come incoraggimento. A tal oggetto ove non si erano stabiliti i mezzi per provvedere alla spesa bisognevole, i sussidî furono accordati sotto l' espressa condizione di determinarsi prima la tassa graduale sulle terre adiacenti.

In conformità de' principî che regolarono il decreto de' 17 dicembre 1838 relativo alle strade di Sicilia, col real rescritto dell' 8 dicembre 1841 fu risoluto che dal 1.° gennaio 1843 e per gli anni avvenire la mentovata tassa dell'uno e mezzo per cento si esigesse dalla real tesoreria per conto delle provincc.

Si dichiarava in esso che tali somme si dovessero impiegare per la soddisfazione de' crediti liquidati in favore di ciascuna, e per la esecuzione delle opere provinciali più importanti. Nel tempo stesso si statuiva che dal 1.° gennaio 1843 in poi l'amministrazione e l'esazione delle barriere fossero a cura delle province, dovendo da quell'epoca rimanere ad assoluto peso dell' amministrazione provinciale e comunale il provvedere nella respettiva circoscrizione territoriale al mantenimento delle strade della Sicilia. Questi saggi provvedimenti furono presi dopo che i decurionati aveano proposto le tasse graduali sulle terre adiacenti alle strade, affinchè in ragione dell'utilità respettiva avessero contribuito alla spesa della loro costruzione tutti coloro che vi aveano interesse. In tal guisa in Sicilia dove le strade e le altre opere di pubblica utilità erano state tanto trascurate, si stabiliva un ben regolato ordinamento, col quale secondo i bisogni di ciascuna provincia si potesse efficacemente promuovere la esecuzione di quelle. Tolto di mezzo il privilegio di favoreggiare col danaro pubblico alcuni proprietarî di terre a danno degli altri, tutti a gara concorreranno per contribuire alla spesa delle facili comunicazioni, che agevoleranno la vendita delle produzioni del suolo e faranno aumentare il valore de' loro poderi. Nè possono mancare i mezzi bisognevoli per mandare ad effetto le più grandiose imprese dirette a promuovere la prosperità pubblica, quando concorreranno alla spesa bisognevole tutti coloro che ne sperimentano vantaggio. Finalmente ai

consigli provinciali che per loro instituto debbono rivolgere le loro cure a questo importantissimo oggetto dell' amministrazione pubblica, si apparterrà di proporre i sussidî o le anticipazioni da accordarsi a quelle strade le quali essendo di maggior importanza ed utilità meritano un tal favore, per accelerarsene la esecuzione.

Tassa generale da assegnarsi in sussidio alle strade più importanti ed a' bonificamenti.

La risoluzione di attribuire a ciascuna provincia il prodotto della tassa dell' uno e mezzo per cento fu motivata dal principio di giustizia che ogni contrada co' proprî mezzi avesse provveduto alla spesa di ogni suo miglioramento e delle opere che le recavano utilità. Con tale concessione a' respettivi consigli provinciali si porge la facoltà di proporre sussidî ed anticipazioni per la più celere esecuzione delle strade e delle altre opere pubbliche più dispendiose e di maggiore importanza. Se agl' interessati che trarranno immediato e maggior vantaggio dalle opere s' ingiugne l' obbligo di contribuire alla spesa, è dall' altro canto ben giusto che non si oltrepassasse il conveniente rapporto tra la spesa e l' utilità. Così per esempio se in ragione della spesa ragguagliata per la costruttura di un miglio di strada rotabile S. M. avea sapientemente definito il maggior limite della tassa graduale da imporsi sulle terre adiacenti, sa-

rebbe stato distrutto un tal rapporto, qualora con la sola tassa si dovesse provvedere all'esecuzione di alcune straordinarie opere dispendiose. In alcune strade i grandi ponti che convien edificare, gli arginamenti e gli altri spedienti da adoperarsi per imporre un freno a' fiumi e torrenti indomiti, gli alti tagliamenti di roccia ne' passi difficili ed i lavori dispendiosi che occorrono per fermare le frane possono rendere doppia ed anche tripla la spesa che ragguagliatamente si valuta per quelle che non han bisogno delle opere accennate. Parimente costano molto le strade che attraversano un suolo montuoso ed alpestre, mentre le terre adiacenti che convien mantener salde, non possono avere un considerabile aumento di valore. Molto più spesose sono le strade da costruirsi lungo il lido al quale soprastano elevate montagne. I capi sporgenti presentano gravi difficoltà alla costruzione, e grave spesa si richiede per l'edificazione di molti grandi ponti in siti nei quali si dilatano e non sono stabili i letti dei fiumi e de' torrenti, che mettono foce nel mare.

La gran differenza di valore che nella stessa contrada si osserva tra le popolose campagne salubri che sono industriosamente coltivate, ed i terreni palustri i quali per la pestifera infezione sono incolti, mostra l'utilità che si può ritrarre dal bonificamento. In alcuni casi le opere bisognevoli sono di facile esecuzione e di poca spesa, ed il buon successo ottenuto ha meglio confermato il vantaggio di queste imprese che rendono la più luminosa testimonianza della ci-

viltà. Ma in generale per compiere il bonificamento si debbono superare gravi difficoltà, poichè si tratta di modificare e regolare le operazioni della natura le quali sono state disordinate pel corso di molti secoli. Inoltre posto che non s'incontrassero tali difficoltà e non si richiedesse molta spesa, pure sovente è picciolo il miglioramento materiale del suolo, ed il suo grande aumento di valore deve essere l'opera di una solerte industria in un lungo periodo di tempo. In fatti per ottenere un progressivo aumento di valore delle terre bonificate è d'uopo che si costruissero agevoli strade, si edificassero case rurali per farvi dimorare un'operosa popolazione coltivatrice, s'impiegassero grossi capitali per la dissodazione del suolo e si conservassero con somma cura le opere del bonificamento. Senza farsi attenzione alle accennate difficoltà, a' grossi capitali da impiegarsi per far valere le terre bonificate, al lungo sviluppo dell'industria ed al tempo necessario per compiere le grandi imprese che richiedono l'efficace concorso di una numerosa popolazione, da'tempi di Errico IV di Francia fino a' nostri giorni si è generalmente creduto che i bonificamenti fossero agevoli speculazioni che potessero arrecare immenso guadagno a'concessionari. Con questa prevenzione le leggi relative riguardandoli come un vasto campo di ricche speculazioni, hanno avuto per principale scopo la protezione dei dritti de'proprietarî de'terreni palustri, ed han dettato le norme con le quali debbono prender parte al supposto guadagno, senza correre alcun rischio, sen-

za impiegare alcun capitale e senza adoperare alcuna industria.

Le faccende de' bonificamenti sono ben diverse da quelle immaginate in astratto. Non sempre le opere dell'arte possono regolare e superare quelle della natura, quando ne' casi straordinarî intende far mostra di sua possanza. In tali avvenimenti che sono frequenti allorchè si tratta di lottare con fiumi e torrenti, è forza ricostruire con maggior solidità e con maggiore spesa le opere distrutte. In generale sono necessarî ben grossi capitali per compiere un bonificamento e si richiedono maggiori capitali per farvi sorgere e consolidare un'adattata industria campestre. Avuto perciò riguardo a queste circostanze, è d'uopo che con leggi di eccezione l'impresa sia protetta è favoreggiata dal governo, ed è mestieri attendere l'opera dell'industria e del tempo per raccorne il frutto. Per queste gravissime difficoltà nè i proprietarî de' terreni palustri nè gli speculatori si decidono ad assumere per loro conto simili imprese che in astratto sembrano facili e lucrose. Anche bisogna distinguere il lucro che possono ottenere i privati da quello di gran lunga maggiore che ne ritrae lo Stato. I primi debbono conseguirlo soltanto dall'aumento di valore delle terre bonificate, il quale è progressivo e non può calcolarsi anticipatamente con sufficiente certezza. All'incontro sicuro ed immenso è il guadagno dello Stato, poichè il bonificamento di una contrada vuolsi quasi paragonare alla conquista di una nuova regione. La popolazione coltivatrice che

vi si stabilisce, accresce il numero de' sudditi; e le abbondanti produzioni del suolo bonificato che si permutano con quelle della crescente industria, fanno grandemente aumentare la possanza e la ricchezza di una nazione. Sotto questi rapporti immensa è l'utilità che la pubblica amministrazione può ritrarre da' bonificamenti delle terre palustri o devastate, e ad essa appartiensi prendere speciale cura per l'esecuzione e per la buona riuscita di tali utilissime imprese.

A queste alte considerazioni era intenta la mente sovrana, quando col real rescritto degli 8 dicembre ultimo risolveva che si fosse ripartita tra le respettive province la tassa dell'uno e mezzo per cento imposta per la costruttura delle strade. Con queste somme l'amministrazione civile di ciascuna provincia deve porgere soccorso alle strade che per opere straordinarie sono di una dispendiosa esecuzione, e concorrere alla spesa bisognevole per la restaurazione dei monti e pel bonificamento de' terreni palustri o devastati. Il real governo ne dava l'esempio assumendo a spese della real tesoreria la costruttura del gran ponte da edificarsi sull' Imerà meridionale nella direzione della strada da Caltanissetta a Piazza. Il medesimo scopo aveano i sussidî accordati su i fondi regî a parecchie strade. Ponendosi però mente a' tanti imperiosi bisogni della Sicilia che sono stati affatto trascurati nel corso di molti secoli, facilmente si comprende che non possono essere sufficienti per provvedervi le somme che si ritraggono dalla tassa dell'uno e mezzo per cento. In fatti esse ascendono ap-

pena a ducati 165000 e sono distribuite nel modo seguente.

Per la provincia di Palermo ducati. . .	53400
di Messina.	17000
di Catania	26900
di Trapani.	13400
di Girgenti	17400
di Caltanissetta	15100
di Noto.	21800
Totale . . . D.	165000

La tassa graduale e quella dell' uno e mezzo per cento che pur gravita sulle terre, sono proporzionate al valore che queste acquisteranno per la costruttura delle strade rotabili. Dall'altro canto è da considerare che co' miglioramenti dell'agricoltura e per effetto della facilità dei trasporti e de'movimenti si promuove ogni maniera d'industrie e di speculazioni, e che per conseguenza anche l'universale ne ritrae vantaggi. Rispetto alle bonificazioni, sebbene ne abbiano il maggior profitto i proprietarî de' terreni palustri e di quelli adiacenti, pure sommo è il beneficio che per la restituita salubrità dell'aere ottengono gli abitanti de'comuni vicini e coloro che vi si conducono per le loro faccende. È perciò ben giusto che tutti gli abitanti concorressero ad una parte delle gravi spese bisognevoli per tanti essenziali miglioramenti diretti a promuovere la prosperità pubblica. Così il concorso dell' universale può somministrare i mezzi meglio proporzionati per mandare ad esecuzione tante utilis-

sime imprese che la trascuranza di molti secoli rende di un'imperiosa necessità. Esse sono richieste dalla presente civiltà e formano la base di tutti i miglioramenti. Per la qual cosa devesi tenere per fermo che i Siciliani sentendone vivamente il bisogno faranno con alacrità tutti gli sforzi per provvedervi. Intanto sembra opportuno che il numero della popolazione dovesse servir di regola per determinare la tassa da ritrarsi dalla rendita municipale di ciascun comune.

Per lo scioglimento della promiscuità de'dritti toccherà alla massima parte de'comuni una considerabile estensione di terreno da ripartirsi tra i cittadini, tranne la porzione che per la ripida inclinazione devesi mantener salda. Le somme che ritrarrà ogni comune dal canone delle terre ripartite e dal fitto di quelle salde, non potrebbero essere meglio impiegate se si destinassero per concorrere all'esecuzione delle opere di un'utilità generale. Per la qual cosa limitandosi la tassa generale di che si è dianzi ragionato, ad un annuo carlino per ogni abitante, i comuni per la massima parte vi provvederebbero con la rendita di una porzione delle terre che ad essi toccheranno. Rispetto a que'pochi comuni che non avessero un tal vantaggio, la tassa anzidetta si potrebbe ricavare dalla rendita municipale, qualora si amministrasse con regole più severe e si togliessero gli abusi. Intanto comunque con la sua massa porge i mezzi per eseguire grandi opere, pure separatamente è assai tenue per avvertirsi dalle popolazioni. Infatti supponendosi che si dovesse imporre sul pane, non vi sarebbe

certamente stomaco così sensibile che potesse notare la picciola diminuzione che si apporterebbe al suo peso. In fatti calcolandosi il consumo del pane nel corso di un anno alla ragione di 4 tomoli legali di grano per abitante, e posto il prezzo di 15 carlini a tomolo, la tassa di un carlino corrisponderebbe alla sessagesima parte del prezzo de'4 tomoli. Vale a dire, sulla quantità che si consuma giornalmente da un uomo, l'imposta si riduce a 3 decimi di callo in circa, ovvero la diminuzione di peso sull'anzidetta quantità sarebbe di 11 trappesi ossia di un terzo d'oncia in circa. Per la qual cosa nè all'occhio nè allo stomaco sarebbe sensibile quella diminuzione, mentre la somma di quelle piccole frazioni sottratte all'intera popolazione nel corso di un anno, porgerebbe lavoro ad un gran numero di abitanti che con la mercede provvederebbero alla loro sussistenza. Ora il popolo ben conosce i suoi veri interessi d'impiegare la sua opera nel lavoro per provvedere a' suoi bisogni con la mercede che ne ritrae, e perciò ride di quelle frazioni e della filantropia di coloro che con clamorose declamazioni difendono la sua causa per non fargliene sopportare il peso. Per la qual cosa esso chiede lavoro per acquistare i mezzi di sussistenza, ed ha ben ragione di lamentarsi altamente di que' filantropi che per voglia di liberarlo da una impercettibile gravezza gli chiudono la via di trovar lavoro, ed intendono farlo rimanere stazionario nella sua miseria.

È conforme a' principî di giustizia ed alle nostre presenti instituzioni civili, che i capi luoghi delle

province contribuissero per la costruttura delle strade una rata proporzionata a' maggiori vantaggi che ne sperimentano. Per lo che vuolsi considerare come grandemente scarsa la tassa da assegnarsi ad essi nella ragione di grani 30 per ogni abitante, cioè un valore triplo di quello stabilito per gli altri comuni. In fatti per la residenza delle autorità amministrative e delle Corti di giustizia vi debbono concorrere gli abitanti della provincia; in essi si spendono e si mettono in circolazione gli stipendî delle truppe e de' numerosi impiegati; ed in essi si costruiscono tutti gli edifizî provinciali. Da ogni capo luogo si sogliono diramare le strade provinciali, e per mezzo delle strade eseguite per mezzo di una tassa generale ognuno di essi è messo in comunicazione con Palermo e con Messina e Catania. La città di Palermo, ove risedono le principali autorità ed Amministrazioni, la Corte di prima istanza e la Gran Corte civile, la Gran Corte criminale, la Suprema Corte di giustizia, la Gran Corte de' conti e la Tesoreria, richiama a sè il concorso degli abitanti della provincia e dell' isola intera, i quali vi spendono grosse somme e pagano durante la loro dimora i gravissimi dazî di consumo. In essa dimora la primaria nobiltà e v' ha sempre una guarnigione militare di oltre a 5 mila uomini. In fine da essa procedono tutte le strade che si sono costrutte con le contribuzioni imposte su tutta l'isola. È perciò ben giusto che in proporzione di tutti gli accennati vantaggi contribuisse per la costruzione delle nuove strade

della provincia e pel mantenimento delle antiche, tanto più che le une e le altre si diramano da essa. Per tali considerazioni a Palermo più che ad ogni altra città si deve applicare la tassa proposta sulla sua rendita municipale, che ascende ad un milione di ducati e per la massima parte si ritrae da'dazî di consumo. Essendo la popolazione di Palermo di 173480 abitanti, la tassa proposta risulterebbe di 51744 ducati, cioè corrisponderebbe al ventesimo in circa della sua rendita municipale. Ciò posto non v'ha chi non sia convinto di potersi dedurre da una rendita così speciosa il cinque per cento, qualora fosse amministrata con severi principî di risparmio e si togliessero i principali abusi, comunque fossero di un'antica origine. In tal modo questa cospicua città retribuerebbe alla provincia una parte delle grandi spese, che quest'ultima e tutte le altre han sostenuto per farle conseguire i grandi vantaggi de' quali si trova in possesso.

La popolazione di Messina co'suoi numerosi casali ascende a 83770 abitanti e quella di Catania a 52433. Quindi per le opere pubbliche di un'utilità generale dovrebbero contribuire la prima ducati 25131 e la seconda 15730. Queste rate non potrebbero sconcertare la loro amministrazione municipale, poichè la prima ha una rendita di 120 mila ducati e la seconda quella di 80 mila ducati. Nell'una e nell'altra oltre alle autorità civili e militari ed a' magistrati, come negli altri capi luoghi di provincia, si trovano stabilite un' Università di studî ed una Gran Corte civile, che richiamano maggior concorso di gente. È

Messina la principale piazza di commercio della Sicilia, ha un porto franco, vi si deve costruire un gran lazzeretto da peste e vi dimora sempre una forte guarnigione militare. Catania ha un esteso suolo fertilissimo e somministra alla respettiva provincia più copiose le produzioni della sua industria. Amendue hanno già le strade rotabili che le mettono in comunicazione tra loro e con la città di Palermo. Quindi la loro rata sarebbe minore di quella che loro spetterebbe in proporzione de' vantaggi che ritraggono dalla respettiva provincia. Secondo l'antica amministrazione civile Trapani, Girgenti, Noto e Caltanissetta non aveano alcuna preeminenza sulle altre città, e l'ultima era anche di giurisdizione baronale. Elette a capi luoghi di provincia godono di tutti i vantaggi generali dianzi descritti. Inoltre Trapani fu la prima ad avere la comunicazione rotabile con Palermo. Altrettanto ottenne più tardi Caltanissetta. Ora sono in costruzione la strada da Lercara a Girgenti e l'altra da Catania per Siracusa a Noto. Finalmente per la costruttura di tutte le altre strade ordinate molto maggiori saranno i vantaggi che ne conseguiranno. Sotto questi rapporti vuolsi considerare come scarsa la proposta tassa in ragione della respettiva popolazione la quale sarebbe di 7420 ducati per Trapani, di 5330 per Girgenti, di 3346 per Noto e di 4970 per Caltanissetta.

Le città prescelte per capi luoghi di distretto non aveano per l'addietro alcuna preeminenza sulle altre, ed ora risiede in esse l'amministrazione del respetti-

vo distretto. Ciò importa che vi si spendono gli stipendî degl'impiegati, vi si riunisce il consiglio distrettuale, vi si richiama il concorso degli abitanti del distretto e vi si costruiscono gli edifizî della sotto-intendenza e della prigione. Per le strade già costrutte e per le altre che si eseguiranno sono messe in comunicazione col capo luogo della respettiva provincia ed anche con quelli di altri distretti. Inoltre siccome per capi luoghi di distretto si sono scelte le più cospicue città centrali, così per la costruttura di tutte le strade ordinate esse diverranno altrettanti centri del commercio e dell'industria di una estesa contrada. Di questi vantaggi di posizione e di parecchie comunicazioni trarranno precipuamente profitto le popolose città di Siracusa, di Termini, di Sciacca, di Acireale e di Terranova che sorgono in riva al mare, e le altre ugualmente popolose di Modica, di Caltagirone, di Piazza, di Nicosia, di Corleone e di Alcamo che sono situate iu posizioni centrali. Per la qual cosa in proporzione dell'utilità si dovrebbe assegnare sulla rendita municipale di ogni capo luogo di distretto una tassa in ragione di grani 20 per abitante. Secondo questo rapporto dovrebbero contribuire Siracusa ducati 3560, Termini 3788, Sciacca 2534, Acireale 3952, Terranova 1956, Modica 5168, Caltagirone 4324, Piazza 2646, Nicosia 2630, Corleone 2758 ed Alcamo 3118. In questo modo le città, che per la loro più vantaggiosa posizione e più numerosa popolazione possono ritrarre maggiori vantaggi dalle opere di un'utilità generale, contribui-

rebbero una rata alquanto maggiore per l'esecuzione di quelle. Trattandosi di provvedere i mezzi necessarî per la pronta esecuzione delle strade di ciascuna provincia, il respettivo consiglio provinciale ponderando con maggior maturità le circostanze dei capi luoghi di provincia e di distretto e degli altri comuni, ed i vantaggi che ciascuno ne ritrarrà, potrà con maggior giustizia proporre opportune modificazioni a queste generali proposizioni.

Prospetto di tutte le tasse e vantaggi da conseguire per la celere esecuzione delle strade.

Nella Sicilia essendo state trascurate nel corso di tanti secoli le opere di un'utilità generale, e specialmente le strade e le bonificazioni de' terreni palustri o devastati, or siamo incalzati da imperiosa necessità d'intraprenderle tosto e di menarle innanzi con alacrità, per non rimanere tanto indietro alle altre nazioni per civiltà. Nel tempo stesso sono queste opere la base di ogni miglioramento ed i mezzi più efficaci per restituire il valore proprio a'doni che la natura ha largamente conceduto alla Sicilia. Intanto è difficile ed è sempre gagliardamente contrastato il passaggio dall'inerzia ad un rapido movimento, e dalla negligenza alla solerzia. Pur troppo l'inerzia e la negligenza sogliono muover dubbî e trovar ostacoli ad ogni passo è riguardare come violenza ogni impulso

al movimento ed all'esecuzione delle imprese. Coloro che veggono sempre difficoltà insuperabili in ogni miglioramento, non impugnano per certo l'utilità delle strade e delle bonificazioni, ma ti consigliano di non andare in fretta e di contentarti de' pochi mezzi per non opprimere il popolo con dazî. Questa sistematica opposizione de' facitori di dubbî che si vantano di saggezza e di maturo consiglio raffredda lo zelo de' più caldi fautori del pubblico bene e li trattiene dal metter mano all' opera. E siccome gli oppositori non mettono limiti nell' esagerare le condizioni di ogni progetto, così giova definirle con cifre numeriche. A tal oggetto quì appresso sono aggiunti due quadri che esibiscono la situazione e la distribuzione delle diverse tasse da contribuirsi per la costruttura delle strade e per le bonificazioni. Il primo è distribuito in cinque colonne, la prima delle quali indica i capi luoghi di provincia e di distretto; la seconda mostra la popolazione di ciascun capo luogo e quella riunita di ogni provincia, esclusi i capi luoghi; la terza dinota la rata della tassa spettante ad ogni capo luogo ed agli altri comuni riuniti di ciascuna provincia in ragione della popolazione; la quarta presenta la somma della popolazione di ogni provincia; e nella quinta è segnata la somma delle rate corrispondenti. Il secondo quadro è distinto in sei colonne. La prima accenna le province. La seconda indica la lunghezza delle strade in miglia legali da costruirsi in ciascuna di esse. Nella terza è notato l'ammontare della tassa dell'uno e mezzo per cento

che si riscuote nella respettiva provincia. Nella quarta si esibisce la rata della tassa generale ad essa spettante. La quinta presenta per ogni provincia la somma delle tasse graduali stabilite alla ragione di ducati 300 per ogni miglio di strada da costruirsi. Nella sesta è segnata la somma di tutte le tasse.

Quadro della tassa generale da contribuirsi in ragione della popolazione per la costruttura delle strade e per le bonificazioni.

CAPI LUOGHI DI PROVINCIA e di Distretto.	POPOLAZIONE DE' CAPI LUOGHI e del resto della provincia.	RATA DELLA TASSA generale.	TOTALE DELLA POPOLAZIONE di ogni provincia.	TOTALE DELLA TASSA generale.
Palermo	173480	52044	488650	87713
Corleone	13790	2758		
Termini	18940	3788		
Cefalù	8790	1758		
Resto della provincia	273650	27365		
Messina	83770	25131	308110	50056
Castroreale	5770	1154		
Patti	8000	1600		
Mistretta	11140	2228		
Resto della provincia	199430	19943		
Catania	52430	15729	346230	50562
Caltagirone	21620	4324		
Nicosia	13150	2630		
Acireale	19760	3952		
Resto della provincia	239270	23927		
Trapani	24740	7422	173810	24727
Alcamo	15590	3118		
Mazzara	8390	1678		
Resto della provincia	125090	12509		
Girgenti	17770	5331	224630	27610
Bivona	3260	652		
Sciacca	12670	2534		
Resto della provincia	190930	19093		
Caltanissetta	16560	4968	165670	22180
Piazza	13230	2646		
Terranova	9780	1956		
Resto della provincia	126100	12610		
Noto	11160	3348	240140	30610
Modica	25840	5168		
Siracusa	17800	3560		
Resto della provincia	185340	18534		
			1947240	293458

Quadro delle diverse tasse per la costruttura delle strade e per le bonificazioni.

PROVINCIE.	LUNGHEZZA DELLE STRADE da costruirsi.	TASSA DELL'UNO E MEZZO per cento.	TASSA GENERALE.	TASSA GRADUALE.	TOTALE DI TUTTE le tasse.
Palermo..........	134 1/2	53400	87713	40350	181463
Messina..........	173	17000	50056	51900	118956
Catania..........	213	26900	50562	63900	141362
Noto..........	195 1/2	21800	30610	58650	111060
Caltanissetta..........	170 1/2	15100	22180	51150	88430
Girgenti..........	235	17400	27610	70500	115510
Trapani..........	111 1/2	13400	24727	33450	71577
	1233	165000	293458	369900	828358

Si è mostrato di sopra che secondo il massimo limite la tassa graduale sulle terre adiacenti per ogni miglio di strada ascendeva a ducati 416, quando le anzidette terre erano per la massima parte coltivabili, e che riducevasi a ducati 326, quando per la maggior parte erano salde ad uso di pascolo. Prendendosi però in considerazione che molti decurionati han proposto una tassa più mite, che nel fatto avverranno molte concessioni rispetto alla classificazione delle terre, e che parecchie strade si distendono lungo il lido, si è ridotta a 300 ducati la somma ragguagliata delle tasse graduali per ogni miglio legale di strada. Ciò importa che si richiederebbe il periodo

di 17 anni in circa per compiersene la costruttura. E siccome se ne deve intraprendere la costruzione dal sito ove va ad incontrare una delle principali comunicazioni, o dall' emporio ove mette capo, così i proprietarî delle terre adiacenti all'altra estremità dovrebbero pagare per 17 anni senza potere sperimentare prima il beneficio della strada. Or essendo breve la vita e volendo ognuno goder presto dell' utilità e comodità che offrono le agevoli comunicazioni, ben si comprende quanto debba riuscir molesta una così lunga aspettazione, e quanto rincresca il pagare lungamente una tassa per un beneficio così remoto. Inoltre tal dilazione ritarderebbe i miglioramenti che si debbono coordinare all' apertura di una strada, e col volgere del tempo naturalmente si stanca la pazienza degli uomini e si raffredda il loro zelo per le più utili imprese cominciate con grande ardore. Queste considerazioni fanno conoscere l'importanza di esercitare i massimi sforzi per costruire al più presto le strade della Sicilia, alle quali debbono coordinarsi tutti gli altri miglioramenti.

Sotto gli accennati rapporti si debbono considerare come scarse le proposte tasse. I Siciliani che sono di sagace intendimento, comprenderanno bene la necessità di maggiori sforzi, e i decurionati ed i consigli provinciali che sono gl'interpetri de' voti delle popolazioni, non tarderanno a proporre più copiosi mezzi di esecuzione. Ed in vero la somma di tutte le tasse proposte per le opere di maggior importanza dell'intera Sicilia oltrepassa appena i quattro quinti

della rendita municipale di Palermo che si ritrae da'gravi dazî di consumo. La somma di ducati 181463 da assegnarsi a tutte le opere pubbliche della provincia di Palermo corrisponde a poco più della quinta parte della rendita municipale del capo luogo. Rispetto alla provincia di Messina ove si debbono eseguire strade dipendiose, estese restaurazioni di monti e molti difficili bonificamenti, la somma di duc. 118956 da impiegarsi per tali opere è minore della rendita municipale del capo luogo. La somma da destinarsi alle opere pubbliche della provincia di Catania supera di tre quarti la rendita municipale del capo luogo, o quella della città di Caltagirone. Vale a dire, la somma delle tasse proposte per tutte le opere pubbliche della Sicilia corrisponde a grani 42 per abitante, mentre la spesa delle opere pubbliche eseguite nella Pensilvania nel corso di 40 anni si computa alla ragione di grani 87 per abitante. Nè rispetto alla Sicilia si deve considerare come grave la somma di quelle tasse, quando la rendita municipale di Palermo che si ritrae da' dazî di consumo corrisponde a ducati 5,88 per abitante, cioè, è quattordici volte maggiore della ragione delle anzidette tasse. Anche la rendita municipale di Messina corrisponde alla ragione di ducati 1,43 per abitante e quella di Catania alla ragione di ducato 1,52 per abitante.

Comunque sieno gravi i dazî di consumo che si pagano nella città di Palermo per formare la sua rendita municipale, pure non odi il popolo di quella città lagnarsi della gravezza de' dazi, nè attribuir ad

essi la causa della miseria di coloro che non trovano ad impiegare la loro opera. Esso ben si ricorda che che quantunque fosse stato altissimo il prezzo dei viveri, allorchè la Sicilia ne provvedeva le flotte inglesi del mediterraneo, ed anche l'esercito inglese, che guerniva la Sicilia stessa, l'isola di Malta ed il Portogallo, pur non di meno esso viveva agiatamente del suo lavoro. Cessi dunque il timore di quegli uomini prudentissimi che senza calcolare la tenuità delle prestazioni credono doversi eccitare il malcontento ne' Siciliani, se per mandare ad esecuzione le opere di un' utilità generale che sono richieste da un'imperiosa necessità debbano contribuire le discrete tasse alla ragione di grani 39 per abitante, ossia di un callo al giorno per ciascuno di essi. All' incontro devesi tenere per fermo che dato il primo impulso per provvedere a'più essenziali bisogni della crescente civiltà e della pubblica prosperità, i Siciliani sentiranno la necessità ed il vantaggio di accelerarne l'esecuzione. In questa veduta i decurionati ed i consigli provinciali non tarderanno a proporre più ricchi mezzi. Intanto nell'aspettazione che si assegnassero maggiori somme è necessario dar sussidio ed anticipazioni alle strade di maggior importanza e di più difficile esecuzione, per aprire al più presto il traffico alle ruote. Giova perciò spignere innanzi l'apertura della traccia ed il regolamento degli scoli, e formare passaggi provvisionali per attraversare i fiumi e torrenti. In tal modo si otterrebbe prontamente il beneficio della strada durante la buona stagione quando si sogliono

trasportare le produzioni del suolo. Progressivamente si costruirebbe il capo strada ne' tratti più fangosi e s'intraprenderebbe l'edificazione de' ponti più necessarî. Finalmente assicurato il traffico in tutte le stagioni, si darebbe opera a' perfezionamenti. Parimente bisogna dar soccorsi alle più importanti restaurazioni de' monti e bonificazioni dei terreni palustri o devastati, per far cessare i gravi danni che si sperimentano.

Cade in acconcio ripetere anche qui che, stabilita la tassa graduale come special mezzo per la costruttura delle strade approvate, è giusto conveniente ed utile che s'intraprendessero tutte nel tempo stesso. Altrimenti qualora si desse preferenza all'esecuzione di alcune di esse e si trascurasse quella di alcune altre, le produzioni delle terre adiacenti alle seconde non potrebbero sostenere la concorrenza di quelle delle terre adiacenti alle prime. Oltre a questo danno nelle contrade prive di comunicazioni rotabili si ritarderebbero i miglioramenti dell'agricoltura e dell'industria. Le popolazioni ben conoscono questo loro interesse e tutte fan premura che si formasse tosto il progetto della respettiva strada, affinchè determinato l'andamento si potesse procedere alla designazione della tassa graduale e quindi all'esecuzione delle opere. Per secondare questi voti alla formazione degli accennati progetti è intento un gran numero d'ingegneri di acque e strade, e tre ispettori con indefessa cura esaminano e rettificano gli andamenti. L'impazienza di metter tosto mano all'opera non debbe far giudicare lunghe e dispen-

diose queste operazioni preliminari che sono indispensabili per la determinazione di una buona traccia. Soli i gravi difetti delle esistenti strade ci debbono avvertire che non si può mai raccomandare abbastanza la cura di ben determinare le tracce delle novelle agli uomini speciali del mestiere. Le deputazioni delle opere pubbliche, alle quali da' regolamenti sono confidate l' amministrazione e la vigilanza de' lavori, possono rendere utilissimi servigî esercitando con solerzia e zelo tali importanti attribuzioni, secondando le operazioni degl' ingegneri e spianando le difficoltà che s' incontrano. Esse con fermezza debbono resistere alle influenze locali, e tenendo soltanto in mira l' interesse generale debbono fare in modo che la natura del suolo, la livella da pendio e la catena di misura sieno i giudiei inappellabili della scelta dell' andamento.

Convenienza di abolire i dazî di barriera sulle strade.

Quando non si trova il modo di costruire sur un fiume un ponte necessario, ben si avvisa l' amministrazione pubblica di darne la concessione agli speculatori, i quali l'edificano e lo mantengono a proprie spese a condizione di riscuoterne il pedaggio anticipatamente stabilito con una tariffa. In questo caso a ciascuno si lascia la libertà di guadare o passare in barca il fiume, se non voglia preferire la sua maggior sicurezza e comodità. Conservandosi da ciascuno la

facoltà di viaggiare e trasportar merci per le esistenti strade rotabili e pe'sentieri naturali, vuolsi riguardare come un grande miglioramento il rendere più agevoli e men dispendiosi i trasporti per mezzo di canali navigabili. Per la qual cosa avvedutamente opera l'amministrazione pubblica nel concederne la costruzione agli speculatori, a'quali per rimborsarli de'capitali impiegati e degl' interessi si accorda il dritto di riscuotere un dazio convenuto anticipatamente. Le strade ferrate per le quali gli uomini viaggiano e le merci si trasportano con una celerità pari o maggiore a quella del volo degli uccelli, sono un perfezionamento che fa sommo onore al genio d'invenzione e d'industria del nostro secolo. Quindi ben a ragione la pubblica amministrazione promuove un tal perfezionamento, dandone la concessione a qualche società di azionisti ed accordando talvolta sovvenzioni all' impresa, o garentendo un discreto interesse de'capitali impiegati. Trattandosi di un'agevolezza e di una comodità molto maggiore dell'ordinaria, ognuno ben volentieri paga una discreta prestazione per godernc. All'incontro da per tutto le strade rotabili si considerano come un miglioramento fondamentale di cui l' universale debba profittare gratuitamente. Per la qual cosa i governi considerando le strade rotabili come un mezzo essenziale al progresso dell' industria han provveduto alla loro costruttura a spese dell' erario pubblico o delle province o per mezzo di speciali contribuzioni. L'universale trovandosi abituato al beneficio delle strade

rotabili, che gl' inspira sentimenti di riconoscenza verso l'amministrazione pubblica, è compreso da indignazione, quando è fermato ad una barriera, ove gli si nega il passo se non paghi il pedaggio. Una tal gravezza ci diviene più molesta, perchè è recente tra noi la memoria della durezza de' pedaggi baronali, e ci riesce oltremodo odioso il sistema delle barriere che ci ricorda quegli abusi.

Per un miglioramento inusitato e per una maggiore e speditezza volentieri porgiamo una retribuzione a colui che ci offre questi vantaggi. Inoltre quegli che esige quella prestazione, si raccomanda alla nostra benevolenza pel gradito servigio che a proprie spese ci rende e che è in nostra piena facoltà di accettare o ricusare. All'incontro gli affittatori delle barriere di una strada rotabile si presentano alla nostra immaginazione come sordidi pubblicani che senza aver fatto nulla in nostro vantaggio intendono far grosso guadagno sulle gravezze a noi imposte. In generale i buoni principî di economia politica condannano quelle imposte, le quali vessando il popolo rendono all'amministrazione una somma molto minore di quella che effettivamente si riscuote dagli esattori. Rispetto a' pedaggi stabiliti nelle strade rotabili di Sicilia, a' quali si è dato il nome nuovo di barriere, mille possono essere gli eventi che facciano diminuire il traffico per una strada. Senza ragionare delle cagioni straordinarie, un ricolto scarso, e l'avvilimento di prezzo delle derrate possono farne scemare grandemente il trasporto. Gli speculatori che

prendono l'appalto delle barriere, sanno prevedere e mettere a calcolo tali rischi, offerendo un prezzo molto minore della somma che si riscuote nelle circostanze ordinarie. Parimente tengono vantaggioso conto dello stipendio de' commessi incaricati della riscossione del dazio e molto più della loro infedeltà. Finalmente in proporzione della cauzione che si richiede e delle cure che debbono adoperare per guardare i loro interessi, valutano altamente il lucro che debbono ritrarre da tali speculazioni. Per tutte queste ragioni non è da maravigliare se la somma netta di ogni spesa che ne ottiene l'amministrazione, sia la metà di quella che si riscuote effettivamente. Da ciò deriva che con dispetto si tollera che per appagare l'avidità degli speculatori si debba pagare il doppio di quanto importa il servigio del quale si profitta.

In Sicilia tutte le strade esistenti si sono costrutte con le somme ritratte da imposizioni generali che ugualmente si sono pagate da' proprietarî delle terre adiacenti e da quelli delle terre che ne sono lontane per 30 a 40 miglia. Così facendosi, non si è seguito alcun principio di giustizia, poichè si è accordato ai primi un favore in danno de' secondi e di tutti coloro che avendo contribuito la tassa imposta non possono godere del vantaggio di quelle strade. All' incontro quando si è trattato di provvedere al loro mantenimento, si è messo innanzi il principio di giustizia, che colui il quale fa uso di una cosa, debba pensare alla sua conservazione. Con questa veduta furono

stabiliti i pedaggi sulle strade rotabili, affinchè tutti coloro che ne profittano, avessero contribuito alla spesa bisognevole al loro mantenimento. Intanto siccome i proprietarî delle terre adiacenti ne fanno maggior uso pel trasporto delle produzioni e per quello delle cose attenenti alla coltura, così si deve tenere per fermo che essi paghino una somma maggiore di quella che rendono le barriere all'amministrazione pubblica. Posto dunque che la contribuzione che da essi si paga per le barriere, non sia minore della somma che si richiede pel mantenimento della strada, è manifesto che essi non ritraggano alcun vantaggio dal costrignere tutti gli altri che passano per la strada, al pagamento del medesimo dazio. Imperocchè il concorso degli altri contribuenti per l'ordinario non giugne a supplire alle spese delle barriere ed al lucro di coloro che ne prendono l'appalto.

Per evitare queste considerabili false spese che sovente superano la somma che se ne ritrae, si presentano due spedienti. Il primo, che è in uso nella Sicilia citeriore, consiste nel provvedere al mantenimento delle strade a spese dell'erario o delle province secondo che sono regie o provinciali. Esso però è ingiusto, come di sopra si è notato, perchè col danaro delle contribuzioni generali si provvede anche al vantaggio di alcuni proprietarî a danno degli altri. Il secondo di mettere il mantenimento delle strade esistenti (se non in tutto almeno in gran parte) a carico de' proprietarî de' terreni adiacenti sarebbe meglio conforme a' principî di giustizia. Imperocchè

costoro che sono stati tanto favoreggiati per la costruttura delle strade di lor sommo vantaggio a spese dell' erario pubblico o della provincia, pagherebbero in favore degli altri un tenue compensamento pel privilegio ottenuto di essersi grandemente aumentato il valore delle loro terre senz' aver contribuito alla spesa. Rispetto al mantenimento delle strade, alla costruttura delle quali si è principalmente provveduto con la tassa graduale sulle terre adiacenti, la saggezza de' consigli provinciali saprà determinare la rata da contribuirsi da' proprietarî delle medesime terre adiacenti che ne sperimentano maggior vantaggio, e quella che deve porsi a carico delle province. E siccome pel mantenimento delle strade si può valutare in Sicilia la spesa ragguagliata di ducati 140 per miglio, così per ogni moggio legale le terre adiacenti di seconda classe pel primo miglio contribuirebbero 8 calli, pel secondo 5 calli e pel terzo 4 calli. Per le nuove strade mettendosi a carico della provincia la metà della spesa, la contribuzione si ridurrebbe a calli 4, a calli 3 ed a calli 2 per moggio legale.

Oltre alla cessazione delle false spese e delle vessazioni, l'abolizione delle barriere apporterebbe considerabili vantaggi. Innanzi tutto è da considerare che in Sicilia ove l'industria è nascente, ove il traffico si limita solo alle produzioni del suolo che sono di poco valore, ed ove è compresso il genio delle speculazioni, bisogna fare tutti gli sforzi per crescere il movimento negli uomini e nelle cose. Ivi perciò convien eccitare la solerzia ed animare il traffico per mezzo

di agevolezze, in vece di apportarvi impedimento coll' odioso sistema delle barriere. In secondo luogo si deve notare che abolendosi le barriere, il lucro di coloro che ora ne prendono l'appalto, ed il risparmio delle considerabili spese alle quali essi sono soggetti, servirebbero d'incoraggimento per animare il traffico. Il nolo delle carrozze da viaggio sarebbe molto minore quando fosse sgravato degli attuali dazî di pedaggio, e più volentieri l'universale viaggerebbe per negozî quando molto minore ne fosse la spesa. Inoltre giova osservare che fallirebbero i carrettieri, se dovessero attendere soltanto l'occasione di trasportare le derrate per conto altrui; poichè il mantenimento de'cavalli e de'muli in riposo assorbirebbe il picciolo lucro che danno quando lavorano per un tempo doppio o triplo. Specialmente essi debbono industriarsi di prendere il carico di ritorno, altrimenti pel loro mantenimento e per quello degli animali spenderebbero più del guadagno fatto. Epperò è necessario che abbiano un capitale per comprare derrate e trasportarle nei mercati ove si possono vendere con un picciolo profitto, che spesso non supera il mantenimento degli animali e del carrettiero. Questo utilissimo traffico che si promuove dall'interesse di un gran numero di persone industriose, non potrebbe aver luogo quando i dazî di pedaggio assorbissero una gran parte del lucro di queste picciole speculazioni.

Nello stato attuale, sia per effetto delle barriere, sia per difetto d'industria e di traffico, è forza che il numero de'carretti fosse minore del bisogno de'tras-

porti, e spesso spesso avviene che non si facciano negozî per la scarsezza o mancanza de' mezzi di trasporto. Di qual nocumento sia a' diversi rami dell' economia sociale questa condizione di cose si può soltanto comprendere dal profondo economista che sa calcolare i menomi effetti del concorso della massa della popolazione, da' quali per la loro coacervazione nascono molti e svariati prodotti. Di queste nozioni sembra che fossero stati privi coloro che proposero in Sicilia il sistema delle barriere nelle strade ordinarie. Essi non fecer differenza tra gli effetti di queste barriere che comprimono l'industria e rallentano il traffico, e quelli delle altre accordate alle concessioni di straordinarî miglioramenti, che in sostanza fanno diminuire le spese di trasporto, o rendono più agevoli e spediti i movimenti. Se fossero stati accorti di fare con esattezza un tal paragone, e se avessero calcolato il danno gravissimo che cagionano le barriere, al confronto del piccolo lucro che se ne può ritrarre, si sarebbero certamente spaventati delle conseguenze del loro errore, nè avrebbero osato di progettare quel pernicioso sistema. I consigli provinciali prendendo in maturo esame le considerazioni esposte ed i calcoli esibiti non metteranno tempo in mezzo per proporre l' abolizione dell' odioso e pernicioso sistema delle barriere ed il modo di provvedere al mantenimento delle strade esistenti e delle altre da costruirsi.

Attribuzioni de' consigli provinciali e degl'intendenti per promuovere le opere pubbliche.

Sotto gli auspicî di un principe sapientissimo e magnanimo il quale è tutto intento a promuovere la prosperità de' suoi sudditi, i consigli provinciali formano l'instituzione più utile e meglio conforme a' bisogni della crescente civiltà. Essi debbono essere i fedeli interpetri de' voti delle popolazioni della respettiva provincia relativi ai miglioramenti necessarî ed umiliarli al real trono insieme con la proposizione degli spedienti opportuni e de' mezzi di esecuzione. Affin di poter esercitare con buon successo queste precipue attribuzioni della loro importante missione, debbono studiare le circostanze fisiche topografiche ed economiche e le relazioni commerciali della respettiva provincia, investigare i miglioramenti da farsi nell'agricoltura nella pastorizia ed in ogni ramo d'industria e nel commercio, e proporre i mezzi più acconci a mandarli ad esecuzione. Debbono essere principali subbietti delle loro considerazioni la costruttura delle strade rotabili, la restaurazione dei monti ed il bonificamento de' terreni palustri o devastati. Di questi studî e di queste investigazioni che il nostro lavoro mette in mostra sotto vedute generali, deve occuparsi chiunque sia eletto a consiglier provinciale, e senza prevenzione d'interessi munici-

pali o privati deve rintracciare le opere di maggior utilità. Altrettanto dovrebbero fare i consigli distrettuali, le considerazioni de' quali si debbono dirigere a' bisogni ed a' miglioramenti del respettivo distretto. I consiglieri provinciali ricchi di esatte nozioni delle circostanze locali, nelle loro sessioni sarebbero in grado di esaminare con maturità le deliberazioni de' consigli distrettuali, di discutere gli obietti più importanti, di definire con precisione i rapporti di maggior utilità degli uni rispetto agli altri, e d'investigare i mezzi più spediti per recare in atto le lor proposizioni.

Con fermo volere e con assidue cure il nostro magnanimo principe è intento a crescere la prosperità de' suoi sudditi. Fu primo scopo delle sue benefiche mire il riordinare le finanze, facendo severe riforme e riduzioni nelle spese di tutti i rami della pubblica amministrazione, ed i risparmî ottenuti sono assegnati ad estinguere progressivamente i gravi debiti dello Stato. Ma nell' attuale condizione della civiltà europea sono divenuti maggiori i bisogni della pubblica amministrazione; e sono per conseguenza determinati i limiti delle riduzioni nelle spese, i quali non si possono oltrepassare senza andare incontro a gravi inconvenienti. In aspettando che la progressiva prosperità delle reali Finanze permetta l' assegno di maggiori somme per l' esecuzione delle opere più importanti di un interesse generale, con maggior accorgimento si deve badare che non si eseguissero a spese del regio erario quelle imprese, che

arrecano immediata utilità ad una picciola porzione di sudditi. E siccome tutti i miglioramenti de' quali abbiamo discorso offrono vantaggi di gran lunga maggiori della spesa bisognevole alla loro esecuzione, così è ben giusto che vi si provveda con una porzione del beneficio che se ne sperimenti. Deve essere perciò principale scopo de' consigli provinciali di ben calcolare e maturare i disegni de' progressivi miglioramenti e di proporre i mezzi di esecuzione. Nell' attuale situazione di favorevoli circostanze la sapienza del Monarca ha già stabilito le basi fondamentali della prosperità della Sicilia, ed appartiensi a' consigli provinciali la cura di coordinare ad esse i più utili miglioramenti da intraprendersi. Rapidi saranno i progressi della pubblica prosperità, se que' collegi caldi di zelo seconderanno le benefiche mire del Sovrano.

Gl' intendenti che sono i capi dell' amministrazione civile della respettiva provincia, per loro instituto debbono promuovere la prosperità, ed hanno tutti i poteri per operare il pubblico bene. Il loro ministero ha un' importanza molto maggiore nella presente occasione in cui ad essi è stata confidata la gelosa cura di dirigere tutte le operazioni relative allo scioglimento della promiscuità de' dritti sulle terre, all' abolizione degli abusi feudali, alla ripartigione dei demanî comunali fra' respettivi cittadini non possidenti ed alla limitazione degli usi civici. Da accorti e buoni padri di famiglia con equità e benevolenza debbono conciliare tutti gl' interessi, coordinandoli

sempre allo scopo dell' utilità pubblica. Parimente concerne a' gravi interessi di pubblica utilità l'altro loro incarico di proporre le riparazioni da farsi ne' terreni in pendio per poterli coltivare senza danno delle campagne sottoposte e le operazioni da eseguire per prosciugare le terre soggette al dominio delle acque. Vale a dire, debbono chiamare l' attenzione del real governo sulle diverse restaurazioni de' monti e sulle diverse bonificazioni, affinchè possa ordinare i progetti di quelle che meritano preferenza per la loro maggiore utilità. È specialmente raccomandata alle loro cure la costruzione delle strade rotabili e delle altre opere pubbliche. Essi in somma debbono adattare alle circostanze locali una giudiziosa applicazione delle considerazioni generali che finora si sono esposte, e di quelle speciali per ogni provincia che qui appresso andremo discorrendo.

Gl' intendenti assistiti da' lumi e dalla cooperazione de' consigli d' intendenza, delle deputazioni delle opere pubbliche e degl' ingegneri di acque e strade hanno tutti i mezzi per fare con maggior precisione gli studî delle condizioni fisiche topografiche ed economiche della respettiva provincia, e per investigare i miglioramenti di maggior utilità. Le idee ben calcolate di tali miglioramenti debbono formare il subbietto principale del loro discorso nell' apertura del consiglio provinciale per attirare la sua attenzione sulle cose di maggior importanza. Inoltre nel dar conto della loro amministrazione debbono esporre con precisione la situazione delle cose, i provvedimenti

dati, i mezzi impiegati, il fine ottenuto e quello che sperano di conseguire col perfezionamento delle opere. Con cura speciale debbono invigilare sulle amministrazioni municipali e vietare le spese superflue ed abusive, affinchè i comuni abbiano i mezzi per eseguire le opere di maggior utilità e per migliorare l'agricoltura la pastorizia e le industrie più convenevoli alla loro situazione. Essi molto possono operare per la loro autorità e per la loro influenza, poichè tutti farebbero a gara per meritare gli elogî e la benevolenza dell' autorevole capo della provincia. Come presidenti delle deputazioni delle opere pubbliche e come primarie autorità, alle quali sono attribuite estese facoltà, possono dare potente impulso alla costruttura delle strade e delle altre opere pubbliche, alla restaurazione de' monti ed alle bonificazioni e promuovere i mezzi di eseguirle. I miglioramenti operati in qualsivoglia ramo della economia politica, le strade costrutte e le altre opere pubbliche mandate ad esecuzione sono i durevoli monumenti e la misura esatta del loro merito; e lor faranno meritare la sovrana degnazione e la riconoscenza della respettiva provincia. Così potranno adempiere agli obblighi della loro importante missione e secondare efficacemente il benefico intendimento e le sollecite cure del sapientissimo Principe che fermamente vuole far tornare all'antico splendore le due Sicilie e formare la prosperità de' suoi popoli.

Cenno topografico ed economico della provincia di Palermo.

La provincia di Palermo una delle più montuose tra tutte le altre della Sicilia da oriente ad occidente ha la lunghezza di 70 miglia, e da settentrione a mezzogiorno ha la larghezza di 20 a 30 miglia, tranne la porzione più sporgente verso il capo di Gallo e verso il comune di Chiusa. Il suo lungo lato rivolto a settentrione è bagnato dal mar Tirreno. Il corso del fiume Pollina la divide ad oriente dalla provincia di Messina, ed un ramo dell' Imera meridionale le serve di confine pure ad oriente con quella di Catania. L' altro suo lungo lato meridionale confina per metà con la provincia di Caltanissetta e per l' altra metà con quella di Girgenti. A ponente il fiume Floti che mette foce nel Tirreno ed un ramo del fiume Bilici che si scarica nel mare Africano, la separano dalla provincia di Trapani. Tra la valle del fiume Pollina e quella del fiume Grande, anticamente chiamato Imera settentrionale, innalzasi l'alpestre gruppo de' monti che hanno il nome di Madonie. Le falde settentrionali di que' monti si distendono fino al mare, e sono intersegate da molti piccioli fiumi e torrenti, le valli dei quali amene sono e fertilissime. Molti comuni si vedono sparsi su quelle falde e tra essi il più considerabile è quello di Castelbuono di oltre a 6 mila abitanti. La città di Cefalù di 9 mila abitanti capo luogo di distretto è situata in riva al

mare quasi nel mezzo della costa intercetta tra i fiumi Pollina ed Imera settentrionale, i quali formano confine del distretto, in guisa che la superficie di quest' ultimo è interamente occupata dalle Madonie. Alle falde meridionali di questi monti sorgono i popolosi comuni di Polizzi di 6 mila abitanti e delle due Petralie soprana e sottana di 9 mila abitanti. Il comune più popoloso e più ricco di tutto il distretto è quello di Gangi di oltre ad 11 mila abitanti posto sull' alto tra la valle superiore del fiume Pollina e quella di un ramo dell' Imera meridionale. Di questo secondo fiume i principali rami prendono origine nelle falde meridionali delle Madonie.

Tra il fiume Grande e l' altro detto la Milicia, che ad oriente ed a ponente formano il confine del distretto di Termini, il suolo è interamente coperto di alte montagne, ed il dorso superiore di queste si discosta progressivamente dal mare ed occupa quasi il mezzo di quella porzione dell'isola ch'è compresa tra il mar Tirreno e l' Africano. Il descritto gruppo di monti è intersegato dai fiumi detti Torto e di Termini che mettono foce nel Tirreno. Dalle loro falde meridionali discendono molti rami del tortuoso fiume Platani che si gitta nel mare Africano. La città di Termini che sorge in riva al mare, è capo luogo del distretto ed ha una popolazione di 19 mila abitanti in circa. I comuni più considerabili del distretto sono Caccamo di 7 mila abitanti, Montemaggiore di 6 mila e Lercara di 6 mila. Parimente il suolo del distretto di Corleone è tutto ingombro di alte montagne ed il loro

dorso superiore si discosta sempre più dal mar Tirreno. Dalle falde orientali di quel gruppo di monti discendono diversi rami del fiume di Termini che si gitta nel Tirreno, e nelle falde meridionali ed occidentali prendono origine parecchi rami de' fiumi Caltabellotta e Bilici che mettono foce nel mare Africano. In questo distretto si noverano soltanto sette comuni e tre villaggi. Corleone capo luogo del distretto ha una popolazione di 14 mila abitanti, Bisacquino di 8 mila, Chiusa di 7 mila, Contessa e Giuliana sono poco distanti tra loro e dal confine della provincia di Girgenti. Nell' altra estremità contigua all' anzidetta provincia sorgono gli altri due comuni di Prizzi di 9 mila abitanti e di Palazzo Adriano di 6 mila abitanti. Per la qual cosa grandi estensioni di quel suolo montuoso si veggono diserte ed incolte.

Tra il mare ed il distretto di Corleone è compreso quello di Palermo del pari montuoso. L'elevato dorso di que'monti dalle vicinanze di Corleone si volge verso la Piana, donde s' incammina in due diramazioni verso il mare. La più vasta è l' occidentale che si protrae molto innanzi nel mare con lo sporgente capo di Gallo. Tra questo capo e la punta dell' Omo morto s' innalza indietro un gruppo di monti, il quale ad occidente s' incurva profondamente e coll' opposto prominente capo di S. Vito forma il gran golfo di Castellammare. Dalle falde occidentali dell' anzidetto gruppo di monti discendono alcuni influenti del fiume Floti che si scarica nel Tirreno, e da quelle meridionali prendono origine i principali rami del Bi-

lici che mette foce nel mare Africano. L'altra diramazione minore di monti similmente si prolunga in mare col capo Zafarana. Tra questo e l'altro di Gallo il lido s'incurva in un gran seno, verso il quale le falde de' monti discendono più dolcemente, e nel fondo del seno formano un ampio bacino contornato da alte montagne nel quale siede come regina la nobilissima città di Palermo. Tra questa città ed il capo Zafarana sono amenissime le campagne situate in riva al mare, ed ivi sorgono i due popolosi comuni della Bagheria e di S. Flavia e molti villaggi. Tra i comuni del distretto di Palermo i più popolosi sono Morreale di 13 mila abitanti, Partenico di 14 mila, Carini di 9 mila, Piana di 6 mila, Misilmeri di 8 mila e Marineo di 6 a 7 mila.

A settentrione della pianura di Palermo s'innalza isolato il monte Ereta o Pellegrino e tra questo e gli altri opposti della cinta giace una deliziosa valle detta Conca d'oro, la quale sbocca spianata a contornare il seno di mare compreso tra il monte Pellegrino e quello di Gallo. Questa pianura che si nomina di Mondello, dietro la duna presenta una conca depressa quasi a livello del mare. Ivi si riunivano le acque di parecchie sorgenti e la rendevano palustre. La pestifera infezione che esalava da quella maremma, avvelenava l'aere della detta pianura e si spandeva anche sulla Conca d'oro. Essendo quasi nudi di terra i monti circostanti, non era da sperare di potersi elevare il suolo per mezzo delle colmate. Non ostante però le difficoltà era ferma la benefica intenzione di

S. M. di bonificare quella palude per restituire la salubrità dell'aere ad una contrada tanto fertile e deliziosa. Si presentarono parecchi progetti, che per la loro incertezza non meritarono la sovrana approvazione. Alla fine l'egregio signor Marchese Forcella amministratore generale della Real casa avendo lungamente meditato sulle circostanze del sito, si accinse all'opera del bonificamento. Ove dietro la duna il suolo era depresso sotto il livello del mare, con le sabbie fece eseguire le colmate a braccia. Ove poi la pianura elevasi alquanto su quel livello, la fece intersegare da numerosi canali rettilinei, e paralleli o normali gli uni agli altri. La terra che si ritraeva dal loro cavamento serviva a colmare il suolo degli spazî compresi per quanto convenivasi ad un'industriosa coltura. Tutti questi canali sono in libera comunicazione con quello principale della foce, che coverto con volta di fabbrica sbocca nel mare appiè delle falde del monte Gallo. Tutte le acque sorgenti si raccolgono in que' canali e scolano in mare in tempo della bassa marea. Nel cominciar poscia dell'alta marea le acque del mare si spandono ne' canali per elevarne il pelo al medesimo livello. Ripetendosi due volte al giorno il flusso e riflusso, le acque de'canali continuamente si rinnovano e si rinfrescano, in guisa che senti il sapor salso nel grosso volume delle acque sorgenti, quasi come quello delle acque del mare. Grande inoltre è la cura nel mantener netti di erbe que'canali e nel cavarne la terra che ricade.

Il buon successo di questa bonificazione porge

un'altra prova di fatto che cessa in vece di accrescersi l'infezione delle acque dolci di un recipiente, quando quelle del mare vi entrano nel flusso in tal copia da poterle rinnovare e rinfrescare, e quelle del recipiente stesso miste alle salse possano uscirne nel tempo del riflusso anche in gran copia. Deve essere però somma la cura nel mantener netti di erbe i canali, per allontanare ogni materia che si potesse corrompere nelle acque. Comunque a taluno potesse sembrare imperfetto quel bonificamento, il fatto ha mostrato che si è pienamente conseguito lo scopo. Per l'addietro durante la state e l'autunno una gran parte della numerosa popolazione sparsa in quelle campagne era afflitta da febbri, e tra gl'infermi parecchi miseramente cessavano di vivere. Dai documenti officiali consta che già le malattie e le morti sono state in minor proporzione di quelle che avvengono ne'luoghi salubri. A questo supremo vantaggio si unisce ancor quello di trovarsi nelle opere stesse del bonificamento un largo compenso per la spesa fatta. In tutti quegli spazî compresi tra i canali osservi squisita l'uva delle viti piantate, squisitissimi i melloni ed ottimo il cotone raccolto. I canali si sono già ripieni di pesci, ed una copiosa pescagione darà un altro profitto. Anche molto considerabile è stato il vantaggio che ne ha sperimentato il comune di Palermo. Per l'addietro l'amministrazione municipale non ha mai speso annualmente una somma minore di ducati quattromila per medici, medicamenti e sussidî a pro di quella povera gente, che

infermandosi non poteva procacciarsi i mezzi di sussistenza col proprio lavoro. Sieno dunque rendute grazie con animo riconoscente al generoso Principe, che con le sue private spese ha con fermo volere fatto mandare ad effetto un' impresa tanto utile. Sia anche lode alla perseveranza ed alle cure del marchese Forcella, che ha saputo con tanto accorgimento secondare le benifiche mire di S. M. La sperienza dell' utilità prodotta deve renderlo diligentissimo nella cura di conservar la bonificazione. Con instancabile vigilanza dee far mantenere purgati di erbe e di fango que' canali e non dee mai cessare dal farli sempre più profondare. Una maggior altezza d' acqua ne impedisce meglio il riscaldamento, e la terra ritratta serve a supplire il progressivo abbassamento del suolo per effetto della compressione esercitata dalle terre soprapposte.

Sia pur lode al Luogotenente generale del Re, all'Intendente di Palermo, al Pretore principe di Valdina ed all'aggiunto senatore cavaliere Rao, per aver cooperato caldamente al bonificamento dell' amena contrada detta Mare dolce adiacente alla città di Palermo. Il recente nome ti annunzia che quella pianura, che un tempo era un luogo di delizie abbellito ed irrigato da canali, per effetto dell' incuria erasi trasformata in vasta palude che spandeva pestifera infezione sulle fertilissime campagne de' dintorni e sulla città di Palermo. Erane però il suolo abbastanza elevato sul livello del mare, ed era uopo raccogliere le acque in acconci canali per dare ad esse

scolo e prosciugare interamente le terre palustri. Questa operazione fu eseguita con accorgimento. Raccolte le acque in un canale arginato, da quello dopo aver animato più molini si diramano in opportuni canali secondarî, che intersegando le terre palustri fanno l'officio di fosse di scolo e d'irrigazione. Così fu restituita la salubrità dell'aere, si ritrasse il miglior profitto dalle acque nell'animare macchine idrauliche e nell'irrigare fertili terre, e queste furono rendute atte ad una florida coltivazione. Il solo valore che hanno acquistato le acque pel loro buon uso supera di gran lunga quello della spesa fatta. Maggiore è l'utilità a cagion del maggior valore che avranno le terre palustri e le adiacenti. Incalcolabile in fine è il beneficio della salubrità dell'aere, salvando da malattie endemiche i coltivatori de' dintorni, e gli abitanti di Palermo. Questo bello esempio dovrebbe pur imitarsi in molti luoghi delle due Sicilie ove antichi abusi e pieno disprezzo del pubblico interesse han prodotto gravissimi disordini nell'economia delle acque, i quali l'arte con facilità farebbe cessare. Questo zelo di operare l'utilità dell'universale con ritrarne un profitto maggiore della spesa bisognevole è il più santo dovere dell'Amministrazione civile.

Di eguale importanza era il bonificamento della valle dell'Oreto. Quel fiumicello riceve in tributo le acque delle falde occidentali e meridionali di una parte di que' monti che fanno corona all'amena pianura di Palermo, ed il suo tronco inferiore prima di

gittarsi nel mar Tirreno scorre parallelo al lato meridionale della città in distanza di mezzo miglio o poco più. In tempo di piogge dirotte le acque che si precipitano da quelle falde, per la più parte ripide e prive di alberi, lo rendono turgido e sovente lo fanno traboccare dalle sue sponde. Nella state accoglie soltanto una porzione delle sorgenti che scaturiscono copiose nelle falde anzidette, e sono in gran parte destinate ad animare motori idraulici, per provvedere copiosamente di acque la città e per irrigare gli orti e i deliziosi giardini di agrumi de' dintorni. Per la qual cosa scarsissime nella stagione estiva sono quelle che sopravvanzano a tanti bisogni, e fluiscono con moto lento nell'ampio letto dell'Oreto. Quindi derivava che le scarse acque spandendosi in quello ampio letto s'impaludavano nelle conche più depresse ove rigogliosa era la vegetazione delle piante palustri e spandevano nelle campagne adiacenti e nella vicina città pestifera infezione. In alcuni anni specialmente una gran parte della popolazione era afflitta da malattie endemiche e ne seguiva una gran mortalità.

Già da gran tempo maturavasi il progetto di bonificamento per far cessare que' gravissimi mali che desolavano fertili e deliziose campagne de' dintorni e la parte della città più vicina al fiume. Trattandosi di un fiume che avendo i caratteri di un torrente in tempo di piogge diviene turgidissimo e scorre povero d'acque nella stagione asciutta, non si poteva aver certezza di buona riuscita delle dispendiose opere che si proponevano con diversi progetti. Come suole quasi

sempre avvenire nelle cose incerte, per lungo tempo non si prese alcuno spediente; e quasi che fosse un male irrimediabile era forza che ognuno vi si rassegnasse. Ma pur alla fine venne la salvezza dall'illuminato zelo degli amministratori municipali. Costoro non si lasciarono intimidire alle difficoltà che si mettevano innanzi, e rivolsero le loro cure a rimediare a' disordini parziali. Con questo intendimento all' avvicinarsi della stagione estiva fecero cavare in mezzo al letto del fiume un angusto canale per quanto fosse bisognevole ad accogliere le acque scarse, ed in esso con picciole fosse diedero scolo alle conche depresse. Questi piccioli lavori che con poca spesa si ripetono, quando qualche piena danneggia le opere eseguite, sono stati bastevoli a restituir salubre l'aere di quella deliziosa contrada. Esultavamo di gioia nel contemplare il buon successo ottenuto con piccioli mezzi, e facciamo caldi voti che gli altri pretori e senatori ne seguano l'esempio negli anni avvenire. Quel facile bonificamento che consiste nel regolare gli scoli superiori al recipiente comune, si deve proporre a modello a tutti gli amministratori. Molti terreni elevati or si veggono palustri per solo effetto di incuria e spesso con picciola spesa si farebbe cessare quel gravissimo disordine. La negligenza, l' inerzia e la titubanza sovente ci fanno soggiacere a que'mali che cesserebbero tosto che adoperassimo diligenza, solerzia e risolutezza nell' apporvi rimedio.

Sebbene nel lungo lato settentrionale della provincia di Palermo le falde dei monti per la più parte

si distendano scoscese fino al mare, pure sono intersegate da molte valli, le quali nell' avvicinarsi al lido si dilatano in ampie pianure. La fertilità del suolo, la dolcezza del clima e l'abbondanza delle acque non avrebbero fatto trascurare ne' tempi andati un' industriosa coltura in quelle ubertose campagne adatte a svariate coltivazioni. Ma le frequenti incursioni di feroci pirati e più tardi quelle de' barbareschi che andavano in cerca di sorprendere e ridurre a dura schiavitù i pacifici coltivatori, aveano costretto la popolazione ad abbandonare quegli ameni siti ed a rifuggiarsi ne' monti. Per sì fatta ragione in tutta quella lunga costa esistevano le tre sole città di Palermo, di Termini e di Cefalù, le quali erano cinte di fortificazioni per resistere alle incursioni. Intanto rimasti in abbandono que' siti e mancata ogni cura nel regolare il corso delle acque, nelle conche più depresse si formarono stagni e paludi che spandevano pestifera infezione. In tale condizione di cose non vi si potrebbe stabilire una popolazione coltivatrice se prima non vi si restituisse la salubrità dell'aere. Nè riuscirebbe agevole il regolare il corso delle acque e bonificare i terreni devastati, se non si rivestissero di boschi le scoscese pendici dalle quali in tempo di piogge si precipitano giù furiose le acque.

Comunque la provincia di Palermo sia montuosa, pure come nel resto della Sicilia sono scarsi i boschi ed i superstiti sono devastati o distrutti. Tra quelli il bosco della Ficuzza che contiene diverse specie di querce, ed è meglio governato, appartiensi alla casa

reale. Anche nelle falde di tutti i monti che soprastano alla costa del Tirreno, e specialmente nel territorio di Favarotta si conservano bene i boschi di frassini che producono eccellente manna, la quale è ricercata dagli stranieri e si compra a caro prezzo. Questa ricca speculazione che offrono il suolo ed il clima della Sicilia, si potrebbe estendere nelle falde scoscese di tutti i monti che soprastano al mare. Ove il clima è più rigido si potrebbero piantare le diverse specie di pini che prosperano in Sicilia, per avere legname da costruttura e la pece che si trae da paesi stranieri. Molte ricche produzioni si ricaverebbero da' boschi se si piantassero quelli pertinenti alle Chiese e quelli che toccheranno a' comuni per lo scioglimento della promiscuità de' dritti. E siccome la provincia di Palermo può avere somme molto maggiori da destinarsi per opere pubbliche, mentre al paragone delle altre province sono più brevi le strade da costruirsi, così conviene che con una porzione di quelle somme si porga sussidio o si facciano anticipazioni a que' comuni che debbono restituire floridi i loro boschi. Preparata con questo mezzo la restaurazione dei monti, s' impedirebbe l' ulteriore devastazione dei terreni sottoposti e si renderebbe più agevole il bonificamento delle terre palustri o devastate.

Sono per la massima parte nudi di alberi i monti soprastanti all' amena pianura nella quale signoreggia in riva al mare la nobile città di Palermo. Ivi tanta è la penuria del legname da costruttura e da fuoco che quasi interamente si trae con grave spesa

da'paesi stranieri. Una tal mancanza di boschi non vuolsi attribuire soltanto all'incuria de'possessori di quelle montagne, ma molto più alla promiscuità dei dritti ed agli usi civici del pascolo, che impediscono che se ne metta a coltura il suolo. Ma tosto che per lo scioglimento della promiscuità cesseranno quegli impedimenti, si deve tenere per fermo, che ne' terreni scoscesi da mantenersi saldi si pianteranno alberi da bosco e nelle falde men ripidamente inclinate gli ulivi i gelsi e gli alberi da frutto. È certamente da maravigliare che non si coltivi l' industria della seta ne' dintorni di Palermo ove i gelsi prosperano rigogliosi ed il clima è molto propizio al-l'allevamento de'bachi. Questa industria è molto antica in Sicilia ed è feconda sorgente di ricchezza in Catania e Messina e ne'comuni vicini. Se ne' territorî di Napoli e di Sorrento, ove i terreni si affittano almeno per cinque ducati a moggio legale tornano conto le piantagioni di gelsi, saranno queste molto più profittevoli nelle campagne della Sicilia che hanno un valore di gran lunga minore.

Appartiensi in piena proprietà alla città di Palermo il monte Pellegrino che ha una superficie di 370 salme legali o di moggia legali 9232. Sull'alto appiè della vetta più elevata e più ripida del monte v' ha un piano che contiene quasi mille moggia legali di un terreno fertile ed abbastanza profondo per potersi ben coltivare. Nel ciglio di quella pianura esposto a mezzogiorno vi possono prosperare le viti gli ulivi ed i mandorli. Comunque sia scarsa la terra

nelle ripide falde della vetta, pure nelle cavità ove crescono sterpi, spine o cardi si potrebbero piantare i roveri e l'elci. Appiè delle facce che s'innalzano quasi a picco in tutto il contorno superiore del monte, si veggono delle falde, nelle quali benchè si trovasse poca terra si potrebbero alternare gli ulivi, i mandorli, i gelsi, i fichi d'India e le viti. Nello stato attuale tutto il suolo del monte è nudo di alberi, ed il pascolo del prato naturale ingombro di spine ora non si affitta più di seicento ducati all'anno. Quindi ben può dirsi un eremo il tanto venerato Santuario di S. Rosolia stabilito sull'alto del monte presso il descritto piano, e vivono nella solitudine i canonici addetti al culto del Santuario stesso. Da gran tempo il senato di Palermo ha il disegno di migliorare quella proprietà comunale; e non ha guari commise al direttore dell'Orto botanico cavalier Tineo l'incarico di formarne il progetto. Il chiaro professore avvisò, doversi dar a censo la mentovata pianura di mille moggia legali per coltivarsi, e nella rimanente porzione piantare alberi da bosco e da frutto secondo la natura del suolo. Sotto il rapporto della scienza agronomica è commendevole l'esibito progetto, ma per vedute economiche ed amministrative crediamo che il monte Pellegrino dovesse servire di modello per l'applicazione delle disposizioni contenute nelle istruzioni degli 11 dicembre 1841 rispetto alla ripartigione de' demanî comunali.

Le mille moggia legali arabili della pianura ed altre millecinquecento del suolo circostante fino al ci-

glio superiore del monte si ripartirebbero tra 50 giovani coltivatori, a ciascuno de' quali si concederebbero 20 moggia di terreno arabile e 30 moggia di suolo atto a piantarvisi ulivi ed alberi da frutto. Per ogni quota di 50 moggia si costruirebbe una casa rurale di due stanze, la cui spesa non dovrebbe eccedere 200 ducati. Così le 50 case formerebbero un villaggio vicino al Santuario ove in un ampio edifizio si trovano riuniti molti canonici e preti ed i loro domestici. Vi sono inoltre una bottega nella quale si vendono commestibili, un forno da pane ed una cisterna nella quale si raccolgono le copiose sorgenti che scaturiscono nella grotta ove dimorava la Santa Vergine. Quivi dunque si trovano belli e preparati gli stabilimenti necessarî alla fondazione di un villaggio; e non bisogna far altro se non costruire le case rurali de' coltivatori. Inoltre per animare l' industria di costoro il canone delle terre arabili non dovrebbe superare grani 60 a moggio legale. Le accennate piantagioni nelle altre 30 moggia si debbono considerare come un miglioramento a beneficio del comune padrone diretto che ne ritrarrebbe un canone proporzionato alla spesa fatta, e del coltivatore padrone utile che godrebbe il frutto della sua fatica e della sua industria. Entrambi perciò debbono concorrere al conseguimento de' vantaggi. Gli alberi dovrebbero essere piantati alla distanza di 40 palmi l' uno dall' altro e per ognuno di essi venuto a buona crescenza dopo tre anni il comune pagherebbe al coltivatore grani 50. Or nelle 30 moggia contenendosi 187 al-

beri, il capitale da anticiparsi sarebbe di ducati 93,50 e per un' ugual somma si può valutare il valore del suolo che si pianta col danaro del padrone diretto. Vale a dire, il valore di ogni quota di 30 moggia, compresa la spesa della piantagione sarebbe di 187 ducati. E siccome per 20 anni finchè essi alberi non dieno sufficiente frutto, non conviene esigere alcun canone, così dopo quel periodo di tempo si deve considerare come raddoppiato il capitale anticipato, e si dovrebbe aumentare della metà la rendita del suolo che non si è percepita per 20 anni. Per la qual cosa duplicata l'anticipazione di ducati 93,50, ed aggiunta la metà della medesima somma per la rendita del suolo, ne risulta quella di ducati 327,20 alla quale corrisponde il canone di ducati 16,36 alla ragione del 5 per 100, da incominciarsi a pagare dopo il corso di 20 anni.

Pe' primi 20 anni ogni colono pagherebbe un canone annuale di ducati 22, cioè ducati 12 per le 20 moggia di terreno arabile e ducati 10 per l' abitazione. Inoltre ne' primi due anni eseguendo la piantagione de' 187 alberi, ne riceverebbe il prezzo in tre o quattro anni che si potrebbe dividere per rate uguali dal secondo al quarto anno. In questo tempo egli riceverebbe molto più del valore effettivo degli alberetti piantati; vale a dire, otterrebbe non solamente la mercede dell'opera prestata nella piantagione, ma ben anche una porzione di quella del lavoro eseguito per piantare nelle 30 moggia le viti e per coltivarvi legumi. Dall' altro canto è da notare che quando so-

prassedono i lavori per la coltivazione del grano nelle 20 moggia, i coloni possono impiegare il loro lavoro in un' industriosa coltura nelle altre 30 moggia. E siccome la terra specialmente quando per la prima volta si mette a coltura, compensa largamente colle sue copiose produzioni la cura e l' opera che vi s'impiegano, così i coloni industri diverrebbero agiati. Per la qual cosa nelle 30 moggia si avrebbero svariate produzioni, quando gli alberi piantati daranno dopo 20 anni abbondante frutto, ed allora i coloni sarebbero in grado di pagare puntualmente l' altro canone di ducati 16,36.

Comunque fosse scarsa la terra nelle falde inferiori del monte e vi si scorgessero grossi macigni prominenti, pure in esse si può eseguire una giudiziosa coltura, come si osserva nelle falde che fan parte della real tenuta dei Colli. Si può valutare per 1500 moggia legali l' estensione di quelle terre atte alla coltivazione degli alberi delle viti e de' legumi. Dividendosi in tenute di 60 moggia legali, ognuna di esse si concederebbe ad un giovane laborioso coltivatore, e vi si edificherebbe una casa rurale di due stanze. Gli alberi dovendo avere tra loro la distanza di 40 palmi, le 60 moggia ne conterrebbero 374. Per la loro piantagione e per la cura della buona crescenza nel corso di 4 anni si anticiperebbero a' coloni ducati 187. Incominciandosi a pagare il canone dopo 20 anni, si deve raddoppiare l' anticipazione ed aggiugnere la metà alla stessa somma de' ducati 187 per la rendita del suolo. Quindi al capitale di ducati 654,50

alla ragione del 5 per 100 corrisponderebbe il canone di ducati 32,72. Sarebbe di dieci ducati il canone della casa rurale, la cui spesa non deve oltrepassare 200 ducati. Così ognuno de' 25 coloni ne' primi quattro anni riceverebbe un' anticipazione per la piantagione degli alberetti e per la coltura del suolo nel quale coltiverebbe viti, legumi ed altre piante. Durante il corso de' 20 anni le produzioni largamente compenserebbero il suo lavoro, ed egli comincerebbe a pagare il canone di ducati 32,72 dopo che gli alberi daranno copioso frutto.

Ci piace valutare per 3600 moggia legali l'altra porzione del suolo del monte sulla quale si possa piantare il bosco. Vale a dire, delle 9232 moggia legali che si contengono nell' intera superficie, 1000 moggia sarebbero coltivate in cereali, 3000 sarebbero coperte di alberi da frutto e di altre piante, 3600 sarebbero piantate a bosco e le rimanenti 1632 come più alpestri e sterili resterebbero come demanio comunale addetto al nuovo villaggio. Le 3600 moggia da imboschire si ripartirebbero in tre sezioni e per ciascuna di esse si farebbe un appalto della piantagione del bosco. Tra le condizioni essenziali si stabilirebbe il numero e la specie degli alberi da piantarsi nel corso di tre anni e da consegnarsi dopo 10 anni in istato di florida crescenza. Dovendo l'appaltatore rispondere di ogni guasto, durante il periodo de' dieci anni gli si pagherebbe l'annua mercede di 90 ducati, per mantenere un guardabosco di sua fiducia. Concedendosi all' appaltatore medesimo il

beneficio del primo diradamento, la spesa dell' imboschimento non potrebbe essere maggiore di due ducati a moggio legale, poichè si tratta di recidere le attuali spine e di aprire una fossetta nelle cavità, ove si trova maggiore terra, per mettervi le ghiande. Nè l' appaltatore trascurerebbe di presceglierе per guardabosco un laborioso coltivatore che nelle piantagioni saprebbe dirigere gli operai e dare l' esempio del lavoro.

Tranne la pianura ove si può far uso dell' aratro ed i terreni sono migliori per piantarvi gli alberi da frutto, il suolo da imboschire non presenterà terra profonda se non se in alcune cavità; e per conseguenza pochi saranno gli alberi che si possono allevare ad alto fusto per le grandi costrutture. Per la qual cosa non essendo da sperare che ogni moggio potesse contenere più di cinque o sei alberi di seme e di speranza, conviene governar il bosco a selva cedua. Stabilendosi il periodo di 20 anni, il taglio annuale di 60 moggia darebbe una rendita molto maggiore di quella che corrisponde alla spesa fatta ed al valore del suolo. In fatti la spesa di piantagione per 3600 moggia si è calcolata per 7200 ducati. Alle 3600 moggia destinate per uso di pascolo non si potrebbe assegnare un prezzo maggiore di annui ducati 180, e per venti anni la somma ascenderebbe a ducati 3600. In fine la spesa di custodia per tre guardaboschi per 20 anni sarebbe di 5400 ducati. Raddoppiandosi la prima somma che non dà frutto per 20 anni, ed aggiugnendosi la metà di più alle altre due, la piantagione del bosco co-

sterebbe 27900 ducati, il cui interesse al 5 per 100 sarebbe di ducati 1395. Ma il taglio di una selva cedua del periodo di 20 anni non si venderebbe meno di ducati 20 a moggio legale, e per le 180 moggia che si contengono in ogni sezione, si avrebbe una rendita perpetua di 3600 ducati. Da questa dedotti 270 per salario di tre guardaboschi, ducati 180 per fitto del suolo per semplice pascolo e ducati 1395 per interesse delle somme anticipate, si avrebbe il guadagno di ducati 1755. In questo calcolo non si è tenuto conto del pascolo nella metà delle sezioni che non sono in difesa.

Ricapitolazione della spesa necessaria per dar valore al suolo di monte Pellegrino e della rendita che se ne ritrarrebbe.

SPESA.

Per la costruttura di 75 case rurali.....	15000.00
Per la piantagione di 3000 moggia.....	9350.00
Per l'imboschimento di 3600 moggia ..	7200.00
Spesa di custodia per 20 anni.........	5400.00
	36950.00

RENDITA.

Canone delle 75 case..................		750.00
Idem per 1000 moggia arabili..........		600.00
Idem per 300 moggia di albereti........		1636.00
Dal taglio annuale del bosco...........		3600.00
		6586.00
Rendita attuale..............	600.00	
Interesse di ducati 36950	1847.50	
	2447.50	2447.50
Aumento di rendita ducati............		4139.50

Nel proposto modello di miglioramento non si è avuto in mira il guadagno di una privata speculazione, ma sì bene lo scopo di promuovere l'utilità pubblica. Secondo le benefiche mire di S. M. relative alla divisione de' demanî comunali si porgono i mezzi di agiata sussistenza a 75 famiglie di coltivatori. Per le fertili terre arabili in vicinanza di Palermo si stabilisce il canone di grani 60 per moggio. Per gli albereti somministrandosi la spesa della piantagione, il canone è di grani 56 a moggio. Così facendosi, i coltivatori possono ritrarre largo compenso dal loro lavoro e dalla loro industria. Eseguendosi per appalto la piantagione del bosco si porge ad altri coltivatori l'occasione di esercitare questa industria campestre. Mettendosi in opera il medesimo miglioramento in tutti i monti che fan corona alla pianura di Palermo, sarebbe prodigioso l'aumento di ricchezza di tutta

quella contrada, e la numerosa popolazione di quella città avrebbe un vasto campo di far valere la sua industria. Anche qui ripetiamo il voto che in quella contrada si desse il massimo incoraggiamento all' industria della seta. A tal oggetto nella piantagione degli albereti nelle falde di que' monti l' amministrazione municipale che ne anticipa la spesa, dovrebbe esigere che i gelsi formassero la metà della piantagione. In questo modo si creerebbe la necessità di allevare i bachi da seta per trarre profitto dalle frondi de' gelsi. Allora con sommo vantaggio si trasformerebbero in bigattiere il pian terreno, la soffitta ed una gran porzione delle vaste case di campagna che si veggono sparse ne' dintorni di Palermo. Questa nobilissima città, la cui rendita municipale ascende ad un milione di ducati, ha tutti i mezzi per salire all' apice della ricchezza e della prosperità. Se l'interesse degli antichi debiti si riducesse alla corrente ragione del 4 per 100, si otterrebbe la somma di 140 mila ducati da destinarsi in parte all' estinzione del debito, ed in parte insieme con gli altri risparmî alle opere di miglioramento.

Nella ripartigione de'demanî comunali i medesimi miglioramenti si possono eseguire in tutta la provincia. Affinchè i nuovi coloni potessero affezionarsi al suolo ed esercitarvi una industriosa coltura ben sarebbe di costruire una casa rurale in ogni quota. Ovunque ne' terreni montuosi convenga promuovere le piantagioni degli alberi, è d'uopo anticiparne la spesa a'nuovi coloni. Parimente si debbono anticipare gros-

se spese per piantare e far prosperare i boschi. Per la qual cosa i comuni a' quali per lo scioglimento della promiscuità spetteranno più estesi demanî, avranno bisogno di maggiori somme di danaro per costruire le case rurali, e per anticipare le spese della piantagione degli alberi da frutto e de' boschi. Intanto i canoni da stabilirsi sulle case rurali alla ragione del 5 per 100 daranno l' interesse de'capitali spesi. Inoltre i canoni sulle terre arabili che non richiedono alcun miglioramento per parte del padrone diretto, saranno in generale molto maggiori dell' interesse del 5 per 100 de' capitali bisognevoli per le piantagioni. I comuni quindi pel corso de'primi 20 anni avrebbero una rendita sufficiente per pagare l' interesse de'capitali tolti a prestanza affin di eseguire gli anzidetti miglioramenti e ne daranno sicurtà su i terreni provveduti di case rurali di un valore di gran lunga maggiore. Dopo l'anzidetto periodo di tempo i canoni sugli albereti ed i tagli annuali de' boschi somministrerebbero le somme bisognevoli per estinguere il debito nel corso di quattro o cinque anni. Scorso questo secondo periodo di tempo, i comuni avrebbero grosse rendite per estinguere tra pochi anni i nuovi debiti che contrarranno per eseguire i bonificamenti e gli ulteriori miglioramenti.

La costruttura delle case rurali ne' poderi che si danno a censo, e la piantagione degli albereti da frutto e de' boschi sono lavori eminentemente produttivi. Imperocchè nella loro esecuzione porgono mezzi di sussistenza alla classe laboriosa della popo-

lazione e creano una rendita che può col tempo pareggiare i capitali impiegati. Questi prodigî si possono effettuare col concorso della opera della massa della popolazione per far valere i fertilissimi terreni che or sono in abbandono. In queste grandi imprese l'Amministrazione pubblica deve dare il movimento e la direzione agli sforzi che l'interesse privato farà eseguire a persone laboriose. I decurionati, gl'intendenti ed i consigli provinciali con accorgimento debbono maturare le idee di miglioramento e determinare le somme bisognevoli da togliersi a prestanza. E siccome per esse si può dare sicurtà sulle terre di un valore molto maggiore, così al real governo riuscirebbe agevole di stabilire le condizioni e le sicurtà più opportune per contrarre i debiti con discreto interesse. L'aumentato valore delle nostre rendite inscritte porgerà l'occasione di combinare vantaggiosi negozî. Questi dati presentiamo alla meditazione degli economisti e degli uomini di Stato, affinchè potessero investigare e calcolare gli spedienti più proprii per far valere i pregi naturali delle due Sicilie.

Strade della provincia di Palermo.

Col risorgimento della monarchia nelle due Sicilie cominciò a svilupparsi la civiltà ed a sentirsi il bisogno delle agevoli comunicazioni. Mentre nella citeriore si costruivano le tre principali strade rotabili degli Abruzzi, delle Puglie e delle Calabrie, nell'ulteriore s'intraprese quella che da Palermo dovea

condurre in Messina. Per la brevità del cammino si prescelse dapprima l'andamento lungo la costa settentrionale che non presentava golfi da Palermo a Milazzo, e da questa città a Messina si avea il disegno di attraversare il dorso delle montagne che si distendono fin presso la punta del Faro. Con questo intendimento si costrusse il primo tratto di strada da Palermo a Termini di miglia legali 19. Intanto non si tardò a comprendere che il prescelto andamento non era vantaggioso. Imperocchè trattavasi di aprire le comunicazioni tra le principali parti della Sicilia, e non già tra le sole città di Palermo e di Messina. Quindi al conte Persichelli capo degl' ingegneri militari in Sicilia si commise l'incarico di stabilire l'andamento della principale strada di Sicilia. Più tardi all' architetto civile Zara si diede il medesimo incarico; e dopo lunghe discussioni si prese la determinazione di abbandonarsi l'andamento della marina e di seguirsi in vece quello dell' interno.

Con le scarse somme assegnate in Sicilia alla costruttura delle strade, quella principale che dovea condurre a Messina ed a Catania, era giunta poco al di là di Vallelunga fino al 1815; vale a dire, se n'era costrutta la porzione che si distende nella provincia di Palermo della lunghezza di miglia legali 45 $\frac{1}{2}$. Essendosi prescelto l'andamento il quale divideva quasi per metà la Sicilia, e dovendosi perciò attraversare una regione di elevate montagne, si accrebbero grandemente le difficoltà dell'esecuzione. A quei tempi non si conosceva in Sicilia l'arte di tracciare le

strade nè si avea sperienza delle terre soggette a frane, e punto non si badava alla ripidezza delle pendenze quando si trattava di accorciar cammino. Nè gli architetti incaricati de' progetti e dell' apertura della traccia potevano resistere all' influenza delle persone potenti. Per avvicinare la strada a' comuni di Villafrati e di Vicari non si ebbe riguardo alla ripidezza delle pendenze, e non si fece scrupolo di dare ad alcuni tratti della salita di Vicari la pendenza del 18,35 per 100; mentre il tracciolino della correzione della salita e discesa costeggiando le falde ha dolcissime pendenze che per brevissimi tratti giungono al 5 per 100. Anche i progressi delle frane rendono indispensabile l' abbandono di alcuni altri tratti, in guisa che per rendersi adatta al traffico la strada da Palermo a Vallelunga se ne deve abbandonare e ricostruire una gran parte. Giova mostrare col calcolo la convenienza della ricostruzione.

A cagione delle ripidissime pendenze delle strade di Sicilia si suol far uso di piccioli carretti ad un solo cavallo, i quali non possono prendere per lungo viaggio un carico maggiore di cinque cantaia legali del 1840. Inoltre le casse di que' carretti si formano corte, affinchè nelle aspre salite e discese uscendo al di fuori dell' asse delle ruote il centro di gravità del carico, non si avesse un lungo braccio di leva il quale aumenterebbe la potenza per sollevare in alto il cavallo nel primo caso, e per opprimerlo nel secondo. In fatti quando i nostri grandi carretti a tre cavalli discorrono le nostre antiche ripide strade, comunque

nelle discese si fermi una delle ruote, pure vedi oppresso sotto il peso il cavallo di mezzo, il quale per tali dure fatiche soffre ben presto nelle spalle ed ha corta vita. Nelle aspre salite poi è forza prendere il soccorso di buoi e sovente ho osservato che senza un tal soccorso se i cavalli non fanno un simultaneo sforzo, sono tirati indietro dal peso del carretto. Rispetto alle carrozze nella discesa si deve far uso della scarpa, e se questa si rompa, o se il timone per qualunque causa non possa fare l'officio di trattenere il moto della carrozza, i cavalli si prendono la mano e si precipitano. All'incontro nelle salite i cavalli vanno a passo lentissimo in modo che per l'ordinario s'impiega una giornata per andare da Isernia a Roccaraso che sono distanti per 24 miglia, o da Avellino ad Ariano che distano per 26 miglia. Oltre i pericoli, la breve vita degli animali, il minor carico che debbono prendere i carretti e le carrozze, ed il più breve cammino che si può discorrere, rendono gravi le spese di trasporto per una strada di ripide pendenze.

Deve essere di gran lunga maggiore il traffico delle derrate per la strada principale che s'innoltra quasi nel mezzo della Sicilia che da Palermo conduce a Catania ed a Messina e che è incontrata da tutte le strade le quali menano a Girgenti, a Caltanissetta, a Piazza, a Caltagirone, a Mistretta e ad altre popolose città. Ciò non ostante ci piace supporre che per ogni miglio legale il peso medio delle derrate delle terre adiacenti da trasportarsi nel corso di un anno fosse di 10 mila cantaia, ed essendo di miglia legali 45 e

mezzo la lunghezza della strada da Palermo a Vallelunga, il peso delle derrate da trasportarsi per quella strada nel corso di un anno sarebbe di 450 mila cantaia. In tal peso si deve comprendere anche quello comunque minore che i carretti prendono di ritorno, e per tal riguardo si può valutare per una giornata e mezza di cammino il trasporto medio delle derrate da' diversi punti della strada. E siccome suol essere di grani 70 la mercede giornaliera di un carretto ad un cavallo che prende il carico di cinque cantaia, così sarebbe di grani 21 il trasporto di un cantaio per una giornata e mezza di cammino, e quindi il trasporto delle 450000 cantaia costerebbe ducati 94500. All' incontro se si correggessero i difetti di quella strada in modo che le pendenze non oltrepassassero il cinque per cento, i carretti a tre cavalli prenderebbero il carico di 27 cantaia, e pagandosi per essi la mercede giornaliera di ducato 1, 80, la spesa di trasporto di un cantaio per un giorno e mezzo di cammino sarebbe di grani dieci. Quindi la spesa di trasporto per le 450 mila cantaia sarebbe di ducati 45000, cioè minore di quella che si sostiene per l' attuale strada in ducati 49500.

I difetti di traccia e di costruzione dell' attuale strada di miglia 45 e mezzo da Palermo a Vallelunga sono così gravi che sarà necessario ricostruirne 25 miglia con pendenze che non oltrepassino il cinque per cento. Studiandosi con la debita diligenza il terreno per prescegliere nella correzione i più opportuni andamenti l' aumento di lunghezza non po-

trebbe essere maggiore di miglia tre. In fatti secondo il tracciolino aperto per evitare la salita e la discesa di Vicari, la nuova strada costeggiando la falda del monte con dolcissime pendenze sarebbe alquanto più breve dell' antica. Senza tener conto del vantaggio del maggior cammino che i carretti e le carrozze possono fare in una giornata, ci piace anche valutare a sei mila ducati per miglio la spesa della ricostruzione. In questa ipotesi la correzione costerebbe 150 mila ducati e questa somma sarebbe tripla del risparmio sulle spese di trasporto che si farebbe nel corso di un anno; vale a dire, la spesa della ricostruzione sarebbe rimborsata nello spazio di tre anni, o per dir meglio, si sarebbero impiegati i capitali alla ragione del 33 per cento. I dati dell'esibito calcolo possono parere esagerati e contro di essi si potrebbe obbiettare di essersi supposto maggiore il peso delle derrate da trasportarsi per quella strada. Ma contro tale obbiezione facciamo innanzi tutto osservare che rendute agevoli le strade primarie ed aperte le secondarie che ad esse vanno a congiungersi, il traffico cresce a dismisura, e che tal aumento segue la proporzione de' miglioramenti e delle speculazioni. In secondo luogo è da notare che il peso dello zolfo che ora si trasporta per l' attuale strada non suole essere minore di cento mila cantaia e che ridotta alla metà la spesa del trasporto, se ne aumenterebbe la speculazione. Inoltre si deve tenere per fermo che diminuite le spese di trasporto si possono intraprendere molte coltivazioni e molte industrie che ora non tornano conto. Fi-

nalmente per l'agevolezza delle comunicazioni per lo sviluppo dato ad ogni maniera di miglioramenti in progressione crescente diviene più rapido il movimento degli uomini e delle cose.

Essendo così grandi i vantaggi che offre la correzione delle attuali difettose strade, si possono fare tutte le concessioni che dimandano i contraddittori, e riducendosi il peso delle derrate da trasportarsi a cantaia 350000, delle quali cento mila consistono in zolfi, pure l'interesse del capitale impiegato per la correzione di quella difettosa strada sarebbe alquanto maggiore del 25 per 100. Un tale beneficio che non rientra direttamente nelle casse della pubblica amministrazione, non si valuta da coloro che non sono abituati a tradurre in cifre numeriche i fatti attinenti all'economia politica. Ma ripartendosi tra i proprietarî de' terreni adiacenti e tra coloro che esercitano qualsivoglia industria o speculazione, arreca un'utilità molto maggiore, perchè dà impulso a progressivi miglioramenti. È dunque evidente la convenienza di non mettere tempo in mezzo per intraprendere a qualunque costo la ricostruzione delle difettose strade di Sicilia. In questa occasione non possiamo fare a meno di notare che si rendono meritevoli di vituperо e si debbono considerare come nemici del pubblico bene que' faccendieri che per privato interesse o per ostentazione di perizia in discipline che non intendono, intrigano per far tracciare a loro senno le strade. Bisogna udire l'esecrande imprecazioni e bestemmie de' carrettieri e de' vetturini, quando i ca-

valli sono restii a montare le aspre salite, o quando cadono nelle ripide discese, per aver in orrore ogni menoma influenza nella cattiva traccia delle strade. Nè si tratta solamente di sciupare a pura perdita grosse somme, ma ben anche di produrre gravissimo danno all' agricoltura ed all' industria, finchè l' Amministrazione pubblica fatta accorta dell'errore non faccia correggere i difettosi tratti di strada con nuovi sagrifizî. Nè si può raccomandare abbastanza la cura di fare ben instituire gl' ingegneri di acque e strade nell' arte di progettare e tracciare le strade, di rimuovere ogni influenza su tali operazioni e di confidare sempre ad ingegneri più sperimentati l'accurato esame de'progetti e delle tracce.

Prima del 1815 era stata in gran parte costrutta la strada da Palermo a Trapani. È di miglia 22 $\frac{1}{5}$ la porzione che si distende nella provincia di Palermo e che tracciata a traverso di un terreno montuoso ha ripide pendenze che per lunghe porzioni superano l' otto per cento. Il primo tratto dell' anzidetta strada è comune per miglia 8 $\frac{4}{5}$ con quella di S. Giuseppe di 15 miglia. Questa comunicazione rotabile erasi anche aperta prima del 1815 col disegno di protrarla per un andamento più convenevole a Corleone ed indi a Sciacca, o più direttamente per S. Margherita a Sciacca. Anche da S. Giuseppe per un cammino più breve si andrebbe a Salemi ed indi a Marsala ed a Mazzara. È perciò importante che il secondo tratto della strada di Trapani di 5 miglia di lunghezza da Morreale alla deviazione presso Miserocannone di 5

miglia fosse corretto nelle pendenze. Simile correzione convien eseguire dall' anzidetta deviazione fino a S. Giuseppe. Intanto costrutta la strada da Palermo al Parco e quindi alla Piana di miglia 12 $\frac{1}{2}$ di lunghezza, si volle condurre con ripide pendenze a traverso di alte montagne fino a Corleone una difettosissima strada di miglia 31, mentre per la via di S. Giuseppe la distanza tra Palermo e Corleone sarebbe di 26 miglia. Per la qual cosa mandato ad esecuzione il tratto già approvato di 10 miglia tra S. Giuseppe e Corleone, l' esistente strada si dovrebbe considerare come una comunicazione tra il secondo comune e quello della Piana. Anzi costrutta la traversa già ordinata che procedendo dalla Piana deve congiugnersi alla strada di S. Ginseppe per distendersi a Miserocannone, il traffico tra il primo comune e Corleone si dirigerebbe per la via di S. Giuseppe, e l'antica strada servirebbe soltanto pel trasporto delle produzioni delle terre adiacenti.

Oltre le strade di Termini, di Messina, di Trapani, di Corleone e di S. Giuseppe costrutte a spese del regio erario, la provincia di Palermo avea intrapreso la costruzione di alcune strade provinciali. Per aprire una comunicazione rotabile tra Palermo ed i comuni soprastanti alla costa che si prolunga verso il golfo di Castellammare si è compiuta la strada della lunghezza di miglia 17 $\frac{1}{2}$ che per la gola di Sferracavallo si distende fino al comune di Favarotta. Al miglio 11 essa è incontrata dalla traversa di Carini di miglia 2 $\frac{1}{2}$ di lunghezza. A spese della provincia si è intrapresa

la strada da Corleone a Bisacquino della lunghezza di 10 miglia, la cui costruzione si trova condotta molto innanzi. Da Termini fino al fiume Torto si è protratta lungo il lido per 7 miglia la strada di Cefalù. Anche da questa città verso il fiume Piletto si sono intraprese le costruzioni. Si è compiuto il primo tratto di 4 miglia di lunghezza dal fiume Torto alla Cerda della strada provinciale che per Polizzi e Petralia deve distendersi a Calascibetta. A spese de' comuni e de' proprietarî delle terre adiacenti si sono costrutte la strada di Montelepre di miglia 12 ½, la traversa di Giardinello di 1 miglio, quella di Caccamo di miglia 3 ½, di Mezzojuso di 4 miglia in circa e quella di Marineo di miglia 3 ½. Con le somme della tassa dell' 1 ½ per 100 si sta costruendo la strada di Girgenti, e se n'è compiuto il tratto di miglia 8 ½ di lunghezza che deviando dalla strada di Messina si distende verso Castel Termini. Quindi la lunghezza di tutte le strade già costrutte nella provincia di Palermo è di miglia 198.

Tra le più importanti strade da costruirsi nella provincia di Palermo si debbono distinguere quella da Palermo a Girgenti, l' altra da Palermo a Sciacca e quella da Termini per Polizzi e Petralia a Calascibetta. La prima devia dalla strada di Messina presso il fondaco di Manganaro tra le miglia 29 e 30. La nuova costruzione dalla detta deviazione a Comitini è di miglia 37. Il tratto di 8 miglia da Comitini a Girgenti e l'altro di miglia 3 ½ da Girgenti al suo molo si trovano già costrutti. Quindi la comunica-

zione rotabile tra la città di Palermo situata sul mar Tirreno ed il molo di Girgenti sul mare Africano ha la lunghezza di miglia legali 78. Il comune di Lercara lontano 34 miglia da Palermo è situato sul dorso della catena dalle cui falde settentrionali le acque si gittano nel fiume Torto e dalle meridionali discendono nel Platani. Allorchè si saranno eseguite le correzioni della strada da Palermo al fondaco di Manganaro i carretti a tre cavalli impiegheranno una giornata da Lercara e dalle miniere di zolfo de' ditorni fino a Palermo, e discendendosi quasi sempre con dolci pendenze potranno portare il massimo carico. Corretti i ripidi pendii della strada da Comitini al molo di Girgenti, da Lercara a questo ultimo luogo quasi sempre in discesa con dolci pendenze i carretti col massimo carico impiegherebbero una giornata e mezzo. All' incontro essendo di un volume di gran lunga minore le derrate che dal Tirreno o dal mare Africano si debbono trasportare nell' interno e dalle coste di un mare a quelle dell' altro, i carretti potrebbero prendere la terza parte del carico nel ritornare salendo a Lercara. Questo comune di 6 mila abitanti situato sul dorso della catena diverrebbe centro di traffico e luogo di deposito delle derrate e merci da smaltirsi nell' interno, o da farsi passare da un mare all' altro. In generale da Palermo al molo di Girgenti i carretti portando l' intero carico farebbero il cammino in tre giorni e le carrozze in due giorni. Stabiliti i rilievi della posta in 12 ore si farebbe il viaggio da un mare all' altro.

La città di Corleone di 14 mila abitanti capo luogo di distretto è situata sull'alto della catena, dalle cui falde occidentali e meridionali prendono origine il fiume Bilici e quello di Caltabellotta che mettono foce nel mare Africano, e dalle falde orientali le acque discendono ne' fiumi di Milicia e di Termini che si gittano nel Tirreno. Corrette le pendenze della strada da Palermo a S. Giuseppe ed eseguito il tratto di 10 miglia dal secondo comune a Corleone, tra questa città e Palermo vi sarebbe la distanza di 28 miglia quasi sempre in discesa con dolci pendenze. Da Corleone per Bisacquino fino al confine della provincia la nuova strada avrebbe la lunghezza di 18 miglia e dall'anzidetto confine per Caltabellotta a Sciacca vi sarebbe la distanza di 17 miglia. Da Corleone a Sciacca la strada di 35 miglia quasi sempre in discesa si potrebbe discorrere in una giornata e mezza da un carretto col massimo carico. Per la strada da Palermo a Sciacca di 63 miglia di lunghezza i carretti v' impiegherebbero giorni due e mezzo e le carrozze un giorno e mezzo. Co' cavalli della posta si farebbe il viaggio in 9 ore. Corleone al pari di Lercara sarebbe l'emporio del traffico interno, e nei suoi magazzini si farebbe deposito delle derrate e delle merci che vi porterebbero dal mar Tirreno e dal mare Africano i carretti di ritorno con picciolo carico.

La strada da Palermo a Termini di 19 miglia di lunghezza si distende lungo il lido e solamente s'interna alquanto per attraversare la schiena del contrafforte che innoltrandosi nel mare forma il Capo

Zafarana. Tanto in questo tratto quanto in alcuni altri si debbono correggere le pendenze che oltrepassano il 5 per 100 e per tali correzioni la strada si allungherebbe di un miglio. Da Termini alla Cerda la strada novellamente costrutta è della lunghezza di miglia 11. Dal secondo comune a Polizzi il tratto da costruirsi sarebbe di 12 miglia, da Polizzi per Petralia sottana e per Alimena fino al confine della provincia vi sarebbe la distanza di 13 miglia, e di 10 miglia sarebbe la continuazione dall' anzidetto confine a Calascibetta. Da Petralia sottana distante 6 miglia da Polizzi la strada da costruirsi fino a Gangi sarebbe di 10 miglia e si dovrebbe prolungare per un altro miglio in circa fino al confine della provincia di Catania. La strada da Termini a Petralia aprirebbe la comunicazione a' comuni situati alle falde meridionali delle Madonie, e da Petralia internandosi nel mezzo della Sicilia andrebbe a congiugnersi presso Calascibetta alla strada di Messina. Con un altro ramo si dirigerebbe al popoloso e ricco comune di Gangi per indi prolungarsi fino alla città di Nicosia, che ne sarebbe distante per 11 miglia. Da Nicosia con altre 10 miglia si andrebbe nella valle del ramo principale del Simeto sotto Troina, e quindi dopo altre 13 miglia seguendo la valle anzidetta si giugnerebbe a Bronte. Quindi da Palermo a Bronte per la nuova strada vi sarebbe la distanza di 94 miglia, mentre per l'antica si noverano 130 miglia di una strada che ha ripidissime pendenze.

La nuova strada da Palermo a Calascibetta di 71 miglio di lunghezza tocca gli abitati o attraversa i territorî de' comuni della Bagheria, di S. Flavia, di Milicia, di Trabia, di Termini, di Cerda, di Caltavaturo, di Polizzi, delle due Petralie, di Bonpietro e di Alimena, i quali hanno una popolazione di 58 mila abitanti. L'antica strada di 80 miglia di lunghezza, per le correzioni da eseguire si allungherebbe a miglia 86 per lo meno. Essa passa per gli abitati o intersega i territorî de' comuni di Misilmeri, di Ogliastro, di Villafrati, di Vicari, di Roccapalomba, di Alia, di Vallelunga, di S. Caterina e di Villarosa i quali contengono una popolazione di 32 mila abitanti. Mettendosi a confronto le due strade, sono manifesti i considerabili vantaggi che offre la nuova. Essa sarebbe più breve dell'antica per 15 miglia, in circa ed offrirebbe la comunicazione ad una popolazione quasi doppia. Nella parte più montuosa costeggia le falde delle Madonie, mentre l'antica dal fondaco di Manganaro alle vicinanze di Vallelunga attraversa gli elevati monti della catena, le falde de'quali sono soggette a frane. Per tali circostanze la nuova strada da Termini a Calascibetta sarebbe la principale, e l'antica si dovrebbe correggere fino al fondaco di Manganaro come parte della strada di Girgenti. Dall'anzidetto fondaco a Calascibetta la strada attuale rimarrebbe come una comunicazione secondaria dei comuni adiacenti. Da Calascibetta a Caltanissetta costruendosi la nuova strada di 16 miglia di lunghezza, la seconda città sarebbe distante da Palermo per

miglia 82, mentre per l'antica n'è lontana per miglia 75. Ma ove si consideri che le correzioni da farsi nell'antica per renderla adatta al commercio la farebbero allungare di altre 6 miglia per lo meno, così la differenza in lunghezza si ridurrebbe a un miglio, o sarebbe uguale in lunghezza. È dunque manifesto che la nuova strada da Palermo a Calascibetta disegnata da S. M. nel real decreto de' 17 dicembre 1838 è della più alta importanza e che la sua pronta costruzione merita preferenza sopra qualsivoglia altra strada.

Da S. Giuseppe conducendosi la strada ad incontrare la valle del Bilici e per essa prolungandosi a S. Margherita, si metterebbero in comunicazione le tre province di Palermo, di Trapani e di Girgenti. Si è statuita la costruttura delle strade da S. Margherita per Menfrici a Sciacca e da S. Margherita a Salemi ed a Mazzara. Per la qual cosa eseguendosi l'anzidetta strada di 18 miglia di lunghezza da S. Giuseppe a S. Margherita si aprirebbe la comunicazione ad una grande estensione di paese. Costruendosi poscia le traverse tra S. Ninfa e Salaparuta e tra questo secondo comune e l'anzidetta strada, si otterrebbero le più brevi comunicazioni di Palermo con Salemi, Mazzara e Sciacca.

Termini e Cefalù amendue cospicue città e capi luoghi di distretto sono situate in riva al mare e sono distanti per 19 miglia tra loro. Da Termini a fiume Torto si è già costrutta una porzione di strada di 7 miglia di lunghezza. Da Cefalù verso il fiume Piletto

se n'è eseguita un'altra porzione. Ma siccome questa città ha la comunicazione per mare con Termini e Palermo, così la costruttura di quella strada è di una secondaria importanza. All'incontro aperta la comunicazione rotabile col ricco e popoloso comune di Gangi, sarebbe più vantaggioso che per le falde orientali delle Madonie si tracciasse la strada di 25 miglia di lunghezza dall'anzidetto comune per Castelbuono a Cefalù. I grossi comuni di Geraci e di S. Mauro con brevi traverse avrebbero una comunicazione rotabile.

Da Termini a Caccamo si trova in parte costrutta una strada di miglia 3 $\frac{1}{4}$. Da Caccamo per Ciminna all'incontro della traversa di Mezzojuso di miglia 4 sulla strada di Messina deve eseguirsi il tratto di miglia 12 $\frac{1}{4}$ di lunghezza. Congiunti insieme con un altro tratto di 9 miglia i comuni di Mezzojuso e di Corleone, tra questa città e Termini vi sarebbe una comunicazione di 29 miglia di lunghezza. La strada traversa dalla Piana a Miserocannone metterebbe in comunicazione le tre strade della Piana, di S. Giuseppe e di Trapani. L'altra traversa da Favarotta a Partenico congiugnerebbe insieme la strada di Trapani con quella che lungo il lido si distende a Palermo.

Concludiamo intanto questo Capo coll'offerire i seguenti due Quadri, i quali mettono sott'occhio le strade costrutte e quelle da costruire nella provincia di Palermo.

Strade costrutte nella provincia di Palermo.

	LUNGHEZZA in miglia legali.
Strada di Messina da Palermo a Vallelunga........	45 1/2
Strada di Trapani da Palermo al ponte Finocchio..	22 1/2
Strada di Girgenti dal fondaco di Manganaro al fiume S. Pietro	8 1/2
Da Palermo per Termini a fiume Torto, meno il tratto di 3 miglia comune con la strada da Palermo a Vallelunga..........................	23
Da Palermo per Corleone a Bisacquino..........	42
Da Palermo a S. Giuseppe, meno il tratto di miglia 8 1/2 comune con la strada di Trapani.........	7 1/2
Da Palermo a Favarotta.......................	17 1/2
Traversa di Carini	2 1/2
Strada di Montelepre pel passo di Rigano........	12 1/2
Da Montelepre a Giardinello..................	1 1/2
Da Termini a Caccamo.......................	3 1/2
Da fiume Torto alla Cerda	4
Traversa di Marineo.........................	3 1/2
Traversa di Mezzojuso.......................	4
Totale miglia...	198

Strade da costruire nella provincia di Palermo.

	LUNGHEZZA in miglia
Strada di Girgenti che si costruisce a spese della real tesoreria: nel corso dell'anno sarà compiuta al di là del confine della provincia...........	
Dalla Cerda per Polizzi, Petralia ed Alimena al confine della provincia.....................	25
Da S. Giuseppe verso Menfrici fino al confine....	13
Da S. Giuseppe a Corleone....................	10
Da Busacchino al confine della provincia verso Sciacca..................................	8
Da Termini a Cefalù da compiersi..............	10
Da Caccamo per Ciminna alla traversa di Mezzojuso.	12 1/2
Da Corleone a Mezzojuso	9
Dalla Piana a Misero cannone da costruirsi	3
Da Favarotta a Partenico.....................	8
Da Petralia a Gangi fino al confine della provincia di Catania.................................	11
Da Gangi per Castelbuono a Cefalù	25
Totale miglia...	134 1/2

Cenno topografico ed economico della provincia di Messina.

La provincia di Messina, tra tutte le altre la più montuosa ed alpestre, ha la lunghezza di 90 miglia e la larghezza di 10 a 16 miglia, tranne la parte estrema del triangolo che ha per vertice la punta del Faro, ossia il capo Peloro. Il suo lungo lato rivolto a settentrione è bagnato dal Tirreno e quello che guarda oriente dal Ionio. Confina a mezzogiorno con la provincia di Catania, ed il breve corso del fiume Pollina la divide ad occidente da quella di Palermo. La parte estrema ha la figura di un triangolo isoscele il cui vertice è il capo Peloro, i due lati uguali hanno la lunghezza di 35 miglia e la base compresa tra le foci del fiume Cantara e di quello di Patti è di 24 miglia di lunghezza. Una continuata catena di monti si distende secondo la lunghezza, e quella che signoreggia nel triangolo si avvicina più al mare Ionio, sul quale discendono scoscese le falde orientali. La catena anzidetta che dalla punta del Faro si prolunga fino alla base nella direzione da greco a libeccio, piega verso maestro e dopo breve tratto volge a ponente. Molto maggiore è la distanza dal descritto dorso al lido del Tirreno, e per conseguenza sono men ripide le falde settentrionali. Ma le une e le altre sono intersegate da numerosi torrenti, e le valli di questi ultimi si allargano e si spianano nell' avvicinarsi alla spiaggia. Nelle falde

meridionali prendono origine gl'influenti del fiume Cantara e quelli più numerosi del fiume Simeto.

Si divide la provincia di Messina in quattro distretti. Il primo ha per confini ad oriente il mare Ionio, a settentrione il Tirreno ed a Libeccio i corsi de' due torrenti di Savoca e di S. Lucia, il primo dei quali mette foce nel Ionio ed il secondo nel Tirreno. Il suolo ha la figura di un triangolo isoscele avente per vertice la punta del Faro, ed è ingombro di una catena di monti, il cui elevato dorso come si è dianzi accennato si dirige da greco a libeccio, e distende al lido del mare Ionio ripide e scoscese le falde. Men ripide sono quelle che discendono alla spiaggia del Tirreno, ed ove questa è più sporgente ed ove si spicca molto innanzi nel mare il capo di Milazzo, si dilata indietro un'ampia pianura detta di Milazzo. Ma tanto le une quanto le altre falde sono intersegate da numerosi torrenti che in tempo di piogge si precipitano giù furiosi dall' alto dei monti. Il capo Peloro, o punta del Faro, il quale si protrae verso la Calabria, forma quel nominatissimo stretto o canale che può compararsi ad un fiume, dappoichè giugne appena ad un miglio e mezzo la sua minor larghezza. Quivi le acque del mare hanno la correntia come quelle dei fiumi, ma cambiano direzione quattro volte al giorno secondo che si alternano il flusso ed il riflusso. Vale a dire, due volte ad uguali intervalli le acque del mare Ionio pel canale passano nel Tirreno, e due volte quelle del secondo mare si spandono nel primo. Secondo i venti e secondo l'intensità dell'at-

trazione lunare le correnti si dirigono con diversa celerità or contro un sito ed or contro un altro dei due lidi opposti, e secondo gli angoli di riflessione prendono differenti direzioni. Profittandosi di queste correnti si rende molto più agevole il passaggio del canale.

Anche per la deposizione delle sabbie il mare nel canale ha i caratteri di un fiume. La costa della Calabria presentando rupi granitiche soprastanti quasi a picco sul mare, ivi le acque si conservano profonde come avviene nelle sponde a picco dei fiumi. All'incontro la spiaggia della Sicilia forma un piano dolcemente inclinato, e per la deposizione delle sabbie si protrae continuamente. Quivi inoltre forse per effetto delle correnti le acque del mare contengono tal glutine che dopo breve tempo fa pietrificare le sabbie. È ben da presumere che presso la punta del Faro ove avviene una progressiva protrazione il mare presentato avesse un tempo due profondi seni, che poscia sono stati chiusi per la duna che secondo la loro corda vi si è formata per effetto delle correnti e che poscia si è pietrificata negli strati inferiori. Il lago più vicino alla punta ha la lunghezza di palmi legali 3000 e la larghezza di palmi 2300, la quale larghezza si restrigne progressivamente, ed il suo perimetro è di palmi 8000. Esso è separato dal mare per una duna di 1300 palmi di larghezza e le sue acque verso il mezzo hanno una considerabile profondità. Nel tempo in cui la Sicilia ulteriore era occupata militarmente da' Francesi, il lago fu trasformato in porto

per le barche cannoniere, essendovisi aperto un canale abbastanza profondo che lo metteva in comunicazione col mare. Anche dalla parte della spiaggia adiacente al mar Tirreno si era aperto un altro canale che le traversie chiudevano continuamente. In distanza di mezzo miglio dall' anzidetto lago ve ne ha un altro dietro la duna, il quale ha la lunghezza di 6300 palmi e la larghezza di 1000 palmi in circa che verso il mezzo si riduce a 500 palmi in circa.

Alla distanza di otto miglia dalla punta del Faro si spicca dalla spiaggia una lunga ricurva lingua di terra la quale forma un ampio porto, in fondo al quale è edificata in riva al mare la cospicua città di Messina. Sopra la parte più larga dell' istmo sorge la cittadella che domina il porto e la città. All' estremità della punta s' innalza sul mare la cinta del forte del Salvadore, il quale a breve distanza reciproca i fuochi con la cittadella e con un bastione della città che gli sta di rincontro; in guisa che il porto è validamente protetto da ogni nemica aggressione per la via di mare. È però da lamentare che tra il forte del Salvadore e la cittadella si vada restrignendo continuamente il porto per la deposizione delle sabbie. Quivi se n' è già colmata una larga striscia e per un'altra abbastanza considerabile si è formato un basso fondo. Ma non sono solamente le sabbie condotte dal mare le quali interrano il porto, molto maggiore essendo l'interrimento cagionato dalle torbide del torrente di Portalegno che vi si scarica. È già gran tempo che si è formato il progetto di deviare il corso di quel tor-

rente che attraversa la città, e di condurlo a gittarsi in mare alla spiaggia di mare grosso. A malgrado degl' interrimenti il porto è abbastanza ampio per tutti i bisogni del commercio, e si metterà a profitto la parte già colmata edificandovisi un gran lazzeretto da peste. È da sperare che deviato dal porto l' anzidetto torrente, gl' interrimenti non facciano molto progresso, dappoichè le correnti del canale contornandone il perimetro trasportano via quelle che vi si sono depositate dalle correnti contrarie. Sarà però sempre necessario che un cavafango a vapore sgomberasse le sabbie che si depositeranno ne' canali del lazzeretto e nelle fossate della cittadella, ove le acque hanno un minor movimento all' alternarsi del flusso e del riflusso.

La città di Messina capo luogo del distretto e della provincia che ne han preso il nome, è edificata in parte nella pianura adiacente al porto ed in parte sulle falde delle colline che sorgono appiè delle alte montagne della catena. La sua posizione sul canale che offre il passaggio più opportuno dalla conca orientale in quella occidentale del Mediterraneo, ed il suo ampio e sicuro porto debbono renderla più florida pel commercio secondo che diviene progressivamente maggiore la sua importanza per la navigazione a vapore. In essa si fa traffico delle produzioni dell' intera provincia e di quelle dell' opposta Calabria che non ha alcun porto. Per effetto degli accennati vantaggi quella città s' ingrandisce continuamente ed in atto si veggono sorgere numerosi magnifici edifizî novelli

specialmente nel nuovo borgo posto a settentrione. Già Messina offre il modello di quelle popolose città industriose le quali diffondono l'influenza de'loro miglioramenti e della loro ricchezza ne' dintorni, ove si veggono sorgere numerosi villaggi d'industriosi coltivatori. La sua popolazione oltrepassa certamente il numero di 84 mila abitanti e la terza parte almeno è distribuita ne' suoi numerosi casali; e di questi molto maggiori sarebbero la popolazione e la ricchezza se men montuoso ne fosse il vasto territorio. È però fertilissimo il suolo delle falde estreme soprastanti al lido e delle picciole valli, ed ivi ne' terreni irrigui osservi orti, giardini di agrumi ed altre preziose coltivazioni. Ne' poggi crescono rigogliosi gli ulivi ed i gelsi, per mezzo dei quali si è tanto dilatata in quella contrada l' utilissima industria della seta. Ma l'alto prezzo del vino durante la dimora delle truppe inglesi ha fatto estendere la piantagione delle viti nelle più scoscese pendici. Di queste imprudenti coltivazioni ora pur troppo si sta sperimentando una severa punizione. Gli antichi torrenti di anno in anno sempre più imperversano, e se ne sono formati altri nuovi che apportano la devastazione nelle fertilissime campagne sottoposte.

Abbiamo innanzi mostrato che dalle vicinanze della punta del Faro fino al di là di Taormina alto si estolle il dorso di una continuata catena di alpestri monti, le falde dei quali discendono più ripide verso la spiaggia del mare Jonio. Un tempo le più erte pendici erano coperte di alberi silvani o almeno erano

salde. In alcune di esse anche oggidì si osservano dei floridi boschi di pini. Ma dacchè si mosse aspra guerra a' boschi e si dissodò il suolo scosceso, purchè fosse stato coperto di poca terra vegetale, si è cangiato affatto l'aspetto fisico di quella regione. Si mostrano nude di terra le superficie di quelle pendici, dalle quali le acque dopo aver trasportato via la terra ora strappano i sassi e le ghiaie che van rotolando nei profondi burroni. Queste copiose alluvioni che al diminuir delle piene non possono essere condotte fino al mare, si spandono negli alvei e ne fanno rialzare il fondo al di sopra delle adiacenti campagne. Le quali i proprietarî con gravi spese tentano invano difendere dalle irruzioni de' torrenti per mezzo di argini e di muri che tosto rimangono distrutti, quando il filone della corrente li attacca di fronte o costeggiandoli ne corrode il piede. Per le rotte traboccano le acque e le ghiaie che ricoprendo i terreni sottoposti li trasformano in letti sterili di torrenti. Così di anno in anno si dilatano gli alvei di tutti que' torrenti, dei quali parecchi hanno già acquistato una strabocchevole larghezza come quello detto Forza di Agrò che mettendo foce nel mare Jonio ha la larghezza di due terzi di miglio e l'altro di Termini che scaricandosi nel Tirreno ha oltrepassato quella di un miglio. Di tanta conseguenza è l'imprudente coltivazione delle scoscese pendici. Il suolo di queste spogliandosi di terra vegetale sterilisce affatto e nel tempo stesso sono devastati preziosi giardini di agrumi ed altre ricche piantagioni.

Mentre dalle alluvioni de' numerosi torrenti sono

devastati i fertili terreni in riva al mare a mezzo giorno della città di Messina, le deliziose campagne de'dintorni della punta del Faro sono desolate dall' infezione che si spande da'due laghi dianzi descritti, e gli abitanti de' popolosi villaggi del Faro inferiore e superiore, de' Canzirri, di Curcuraci e della Pace ne sperimentano la funesta influenza. L'amministrazione della provincia saggiamente avvisando di doversi annoverare tra i primi miglioramenti da intraprendersi il bonificamento di quella contrada, commise allo ispettore di acque e strade de Tommaso l' incarico di formarne il progetto. Erano un tempo i due laghi seni di mare chiusi poscia dalla duna ivi prodotta per la continua deposizione delle sabbie che vi erano trasportate dalle correnti. È probabile che formavano altra volta un solo lago e che gli scoli torbidi delle vicine alture i quali han ristretto quello più lungo e ne hanno diminuito il fondo, avessero colmato il suolo di mezzo miglio di lunghezza che s'interpone tra i due laghi. Inoltre la parte di quel suolo adiacente alla duna che più si discosta dalle alture è quasi a livello del mare ed è sommerso da acque stagnanti. Tranne questo basso fondo palustre, tutto il suolo adiacente al perimetro dell' uno e dell'altro lago è abbastanza elevato.

Il progetto di bonificamento consiste nel colmare il basso fondo con le sabbie della vicina duna fino all' altezza di palmi 4 sul livello del mare, nell' allargare e profondare il canale del lago piccolo aperto dagl' Inglesi e nell' aprirne un altro nuovo nel lago

lungo. La spesa de' proposti lavori è stata calcolata per 7900 ducati da ripartirsi tra i proprietarî de' terreni vicini, il comune di Messina e la provincia. Le opere progettate comunque sieno semplici debbono far migliorare grandemente l'aere di quella contrada. Colmandosi il suolo palustre per l'altezza di 4 palmi, cesserebbe affatto l'infezione che n'emanava. Messi i due laghi in comunicazione col mare per mezzo di due canali della larghezza di 30 palmi, in tempo dell'alta marea s'introdurrebbe in essi un grosso volume d'acque per farne elevare la superficie a livello di quella del mare, ed in tempo della bassa marea ne uscirebbe un ugual volume. Alternandosi due volte al giorno l'entrata e l'uscita delle acque per una differenza di livello che nel canale di Messina supera sovente l'altezza di due palmi, le acque de' due laghi si rinfrescherebbero e rinnoverebbero continuamente. Sarebbe anche util cosa che si allargasse e profondasse l'esistente canale di mezzo miglio di lunghezza che mette in comunicazione i due laghi, affin di stabilire una corrente tra l'uno e l'altro. È anche spediente che il nuovo canale si aprisse all'estremità occidentale del lago lungo, per mettere meglio in movimento le acque. È però necessario che durante la state si mantenessero sempre aperti e profondi i due canali di comunicazione col mare. Un regolamento di servizio e di polizia e la vigilanza di una deputazione composta de' proprietarî de' terreni vicini, assicurerebbero la conservazione ed il progressivo miglioramento della bonificazione.

Le fertilissime valli che sboccano sulla costa orientale, e le brevi pianure ad esse adiacenti fan parte de' territorî de' comuni di Galati, S. Stefano, Alì, Pagliara, Roccalumera, Mandanice, Fiumedinisi, Guidomandri, Scaletta, Itala, Savoca, Casalvecchio, Agrò, Limina, Leocadi, Roccafiorita, Gallodoro, Graniti, Mola, Mongiuffi, Taormina e di parecchi casali di Messina situati nelle falde superiori e ne' poggi soprastanti all' anzidetta costa del mare Ionio. Nei tempi di nemiche irruzioni e di violenza le popolazioni si erano rifugite nei siti alpestri ove menavano vita stentata coltivando le scoscese pendici dei monti. Per ragion della vicinanza aveano tra loro maggiori relazioni ed a traverso de' monti difficili sentieri le mettevano in comunicazione. Tale essendo la situazione economica di quella contrada, allorchè la Sicilia fu ripartita in distretti, i comuni compresi tra i corsi de' fiumi di Savoca e di Cantara furono aggregati a quello di Castroreale situato sull' alto delle falde della catena che soprastano al mar Tirreno. Ma dacchè cominciò a migliorarsi l' industria campestre e si aprì la strada rotabile lungo il lido da Messina alli Giardini, villaggi di Taormina, cangiarono aspetto le cose. Una gran parte di quelle popolazioni venne a stabilirsi presso il mare ove coltivando le adiacenti fertilissime campagne menava una vita più agiata. Quindi nelle valli e nelle pianure adiacenti alla spiaggia cominciò a sorgere un' industre coltura. Come dianzi si è accennato, ovunque il suolo può irrigarsi con le sorgenti che nella state

scorrono per gli alvei de' torrenti, si veggono deliziosi giardini di agrumi ed altre rigogliose coltivazioni. Nelle falde inferiori de' monti e ne' poggi si ammirano belle piantagioni di viti, di ulivi, di gelsi e di alberi da frutta.

I mentovati miglioramenti nelle coltivazioni non si potevano eseguire, se un' operosa popolazione coltivatrice non avesse stabilito la sua dimora in que' luoghi. Per la qual cosa di anno in anno lungo la strada rotabile si edificarono numerose case rurali, che formavano già altrettanti villaggi quanti sono i comuni, i territorî de' quali si distendono fino alla marina. Anche i proprietarî di quelle terre abbandonando i siti alpestri preferiscono di menar vita agiata in quei luoghi incantevoli presso il mare e vanno edificando lungo la strada ampie abitazioni. I vantaggi che si sperimentano, e l' esempio promuovono sempre più una tale migrazione da' monti alla marina. In fatti le abitazioni già esistenti, quelle che sono in costruzione e le altre che s' intraprenderanno lungo la strada da Messina alli Giardini della lunghezza di 26 miglia, formeranno una continuazione di quella floridissima città. Così le ricchezze di un attivo ed esteso commercio sarebbero permutate con le produzioni di un' industriosa coltura e di una ben regolata pastorizia sparsa in que' monti. Restaurati i monti e regolati i torrenti che intersegano la strada rotabile si aumenterebbe sempre più la migrazione delle popolazioni dalle montagne alla marina. In tale cambiamento di relazioni di tutti i comuni situati

nelle falde orientali dei monti compresi tra il fiume Cantara e quello di Savoca la maggior parte della popolazione si stabilirebbe lungo la strada della marina, e con due o tre ore di cammino potrebbe andare in Messina. Per tutti questi riguardi conviene che que' comuni sieno aggregati al distretto di Messina.

Essendo molto men rapide le falde de'monti della catena, le quali discendono verso il mar Tirreno, di gran lunga maggiore è l' estensione de' terreni atti alla coltura. Quivi ugualmente fertile è il suolo ed è coltivato con molta industria, dacchè si è costrutta la strada rotabile, che attraversando il dorso della catena dal villaggio di Divieto si prolunga in vicinanza del lido fino alla marina di Olivieri. Da per tutto si veggono belle piantagioni di agrumi, di ulivi, di gelsi, di alberi da frutto e di viti. Ne' terreni irrigui il grano d'India ed i legumi si avvicendano col grano; e spesso tra le viti si pianta il grano d'India senza che la vendemmia ne soffra nocumento e senza che resti spossata la forza produttrice della terra. Nelle falde settentrionali dalla punta del Faro al villaggio di Divieto sono sparsi molti casali di Messina. Numerosi sono i comuni ed i villaggi da essi dipendenti che sono situati nelle falde de' monti e nelle valli dal villaggio di Divieto fino al comune di Furnari. Appartiene al distretto di Messina la città di Milazzo situata nell' istmo del capo tanto sporgente in mare. La sua popolazione di oltre a 9 mila abitanti in parte è dedita all' agricoltura ed in parte al commercio. Vasto e fertilissimo è il suo ter-

ritorio, e pingui sono i suoi pascoli. Anche fa parte del distretto di Messina la bella città di S. Lucia di 6 mila abitanti posta sopra un contrafforte che s' innalza tra i fiumi di Nocito e di S. Lucia.

L' antica città di Castroreale di 6 mila abitanti capo luogo di distretto è situata sull'alto di un contrafforte che si distacca dalle falde settentrionali della catena. Vastissimo era il suo territorio i cui coltivatori si riunirono successivamente in 15 casali. Tra questi si noverava il comune di Barcellona che unito all' altro contiguo di Pozzo di Gotto ha una popolazione di oltre a 18 mila abitanti. Questo comune che dopo Messina è il più popoloso della provincia, fa continui progressi per la fertilità del suo territorio e per l' industria campestre de' suoi abitanti. Il comune di Noara di 5600 abitanti è situato sopra un contrafforte che s'innalza sulla valle del fiume Salicà, alla quale soprastano i comuni di Tripi, di Mazzarrà e di Furnari posti sopra altrettanti poggi. Molto maggiore sarebbe la popolazione delle fertilissime campagne adiacenti alla spiaggia del Tirreno compresa tra il fiume di S. Lucia ed il capo di Tindaro, qualora adoperandosi la debita cura nel regolare gli scoli delle pianure se ne rendesse salubre l'aere. Appartengono al distretto di Castroreale i comuni di Francavilla, Gaggi, Mojo, Motta Camastra, Roccella e Malvagna situati sulle falde meridionali della catena.

Comunque il suolo del descritto triangolo che comprende i due distretti di Messina e Castroreale,

sia montuoso e dal vertice alla base si distenda una catena di alpestri montagne, pure si può tenere a modello dell'industria campestre e della distribuzione della popolazione. I coltivatori riuniti in tanti piccioli villaggi possono assiduamente attendere alla coltura de'respettivi poderi, ed i popolosi comuni di Milazzo, S. Lucia, Barcellona, Castroreale, Noara e Taormina posti ad una certa distanza tra loro sono altrettanti mercati ne'quali si trafficano le produzioni del suolo con quelle delle arti e de' mestieri. La città di Messina che ha una popolazione di oltre a 50 mila abitanti dedita ad un attivo commercio alle arti ed a'mestieri, deve riguardarsi come il mercato generale non solamente de' numerosi villaggi sparsi nel suo vasto territorio, i quali contengono una popolazione di oltre a 30 mila abitanti, ma benanche de'due distretti e di tutta la provincia. Inoltre essendo adatta alla coltura solamente la metà della superficie de'due distretti, ne'terreni coltivabili si può valutare la popolazione di 1200 abitanti per miglio quadrato. In fine nell'altra metà del suolo si può nudrire un numeroso bestiame, e così la pastorizia e l'agricoltura si presterebbero scambievoli soccorsi. In somma nei due distretti di Messina e Castroreale si trovano apparecchiati ed anche ben avviati i miglioramenti di ogni maniera e si tratta di apportarvi progressivi perfezionamenti.

Una porzione lunga 15 miglia della base del triangolo che comprende i due distretti di Messina e di Castroreale, divide quello di Castroreale dall'altro

di Patti, in continuazione del quale succede quello di Mistretta. Il suolo dei due ultimi distretti ha la figura di un quadrilatero, di cui uno dei lati lunghi di 40 miglia di lunghezza è bagnato dal mar Tirreno. L'altro lato della stessa lunghezza li separa a mezzogiorno dalla provincia di Catania. Finalmente il corso del fiume Pollina che forma il lato più corto del quadrilatero di 12 miglia di lunghezza segna il confine tra i distretti di Mistretta e di Cefalù. Il dorso della catena di monti che nel distretto di Castroreale volge a ponente, continua nella stessa direzione fino al confine della provincia. Ripide e scoscese sono le falde superiori tanto verso settentrione quanto verso mezzogiorno. Le prime però divengono men ripide dopo una certa altezza, ma sono intersegate da numerosi corsi di torrenti che mettono foce nel Tirreno. Il tronco superiore del fiume Cantara e due rami del Simeto che formano il confine tra i due distretti e la provincia di Catania, accolgono le acque che discendono dalle ripide falde meridionali, appiè delle quali è situato il solo comune di Cesarò. La parte alpestre ed incolta è la metà in circa della superficie de' due distretti. Quello di Patti che ha la popolazione di 64 mila abitanti contiene 22 comuni e 6 villaggi principali sparsi sulle falde de'monti. I comuni più popolosi sono quello di Patti di 8 mila abitanti, quello Naso di 6 mila e l'altro di Tortorici di 5600. Tutta la popolazione del distretto di Mistretta consiste in 40 mila abitanti distribuita in 12 comuni tra'quali il capo luogo ne

contiene 11200 e quello di S. Fratello 5900. È fertilissimo il suolo delle valli e delle picciole pianure adiacenti al lido, ma in generale è coltivato con poca industria a cagione dell' aere insalubre che vi si respira.

Tra i più importanti miglioramenti da eseguirsi nella provincia di Messina si debbono annoverare la restaurazione de'monti ed il riordinamento della loro industria campestre. Inoltre importa grandemente che queste salutari operazioni si eseguissero con preferenza nelle falde orientali della catena dalla punta del Faro a Taormina. Quivi benchè sieno di picciola estensione le terre irrigue, pure esse sono di un gran valore per le belle piantagioni di agrumi e per altre preziose coltivazioni. In vicinanza del mare lungo la strada rotabile sono edificate numerose case rurali, nelle quali abitano i coltivatori di quelle fertilissime campagne. Si è notato di sopra che sono deboli difese i muri e gli argini costrutti con grave spesa da' proprietarî per preservare quelle ubertose terre irrigue dalle irruzioni de' torrenti e che questi di anno in anno ne usurpano grandi estensioni per allargare i loro alvei. Così sono annientate le cure e le spese di molti anni, i proprietarî sono rovinati, ed a'coltivatori mancano le terre nelle quali impiegavano il loro lavoro e la loro industria. È perciò imperiosa necessità rivolgere presto tutti gli sforzi per frenare quegl' indomiti torrentacci che minacciano di apportare l' ultimo sterminio in tutte le campagne soggette al loro dominio e di distruggere l' opera di una lunga

industria. Non solamente è grave la perdita di quelle ricche possessioni, ma molto più grave è il danno di porsi ostacolo a'progressi dei miglioramenti che nelle presenti favorevoli circostanze si sono intrapresi con alacrità da tutte quelle popolazioni.

I descritti torrenti che intersegano le ripide falde orientali della catena, corrodendo or l'una ed or l'altra sponda hanno operato que' grandi squarciamenti che le acque hanno continuamente profondato. Ove le falde erano più elevate, le basi delle scarpe verso il fondo dello squarciamento hanno occupato maggiore spazio in ragione dell'altezza, ed ivi perciò sono più anguste le valli. All'incontro ove le falde aveano minor altezza sul livello del mare, ivi le scarpe hanno poca larghezza nella base e per conseguenza le valli sono più ampie. Secondo una tale disposizione del suolo la Strada da Messina verso Catania e verso Palermo non si poteva tracciare sulle falde elevate, poichè sarebbe stato uopo costruire altissimi e lunghissimi ponti, i quali non si potevano stabilire con sicurezza sopra sponde soggette a continue corrosioni. Per la qual cosa non si poteva fare niente di meglio se non se stabilirne la traccia lungo le falde estreme in vicinanza del mare ove i torrenti hanno un letto più ampio nel quale si possono spandere le acque con picciola altezza e minor celerità, ed ove per la poca elevazione delle sponde si può con breve rampa discendere nel loro alveo. Intanto tutta l'ampiezza della valle essendo sotto il dominio del respettivo torrente che capricciosamente vi serpeggia, la lun-

ghezza del ponte deve essere necessariamente maggiore di quella che bisogna ne' tronchi superiori. Ma nella costruttura di quella strada non si poteva avere il disegno di edificare i ponti sopra i cinquanta torrenti che l'intersegano dalli Giardini a Messina, poichè in quella direzione essi per la più parte hanno la larghezza di 1500 a 3000 palmi. Allora quindi si ebbe in mira di prescegliere i siti di passaggio ove i guadi sono men difficili. Nè si può pensare all'edificazione di quei ponti, se prima non si ponga freno agli indomiti torrenti. Soltanto ne'due torrenti S. Filippo e Sillemi i quali intersegano ripide falde e non hanno potuto allargare il letto a cagion della saldezza delle sponde, verso la fine di questa primavera s'intraprenderà la costruzione di due ponti di fabbrica. Rispetto a tutti gli altri torrenti è forza passarli a guado aspettando che cessino le piene, fino a tanto che restaurati i monti si possa regolare il loro corso. La provincia dunque ha sommo interesse di concorrere insieme co' possessori delle terre adiacenti al regolamento di que' torrenti, affinchè quella primaria strada non sia più danneggiata dalle loro irruzioni, e edificandovisi i ponti necessarî non ne resti più interdetto il passaggio in tempo di piene.

Perderemmo certamente il tempo e la spesa se volessimo ostinarci a frenare gl' indomiti torrentacci nelle pianure, ove hanno acquistato la massima possanza ed ove trasportano immensa congerie di alluvioni, che rialzano progressivamente il letto ed obbligano le acque a corrodere le sponde per avere il

luogo da depositare le alluvioni medesime. È perciò necessità di vincere con la industria la loro irresistibile possanza e di andare ad attaccarli nella loro origine ove i loro numerosi influenti hanno picciolo volume di acqua e poca forza. Soprattutto bisogna impedire la pronta riunione di molti corsi d'acqua in tempo di piogge dirotte. In questa impresa è d'uopo seguire il disegno della natura che fa crescere i boschi nelle alture per trattenere le acque ed obbligarle a feltrare in gran parte a traverso del suolo e ad alimentare quelle limpide sorgenti che scaturiscono alle falde dei monti. Nel secondo volume di questa opera trattando della benefica influenza de' monti sulle sottoposte valli e pianure, abbiamo mostrato la necessità di rivestire di boschi le scoscese pendici per potersi regolare il corso delle acque, e certamente non v'ha contrada che come questa abbia maggior bisogno della restaurazione de'monti. Inoltre una tale impresa tanto necessaria per la salvezza de' terreni sottoposti, offre un considerabile guadagno rispetto alla spesa da impiegarvisi. In fatti discorrendo del rimboschimento delle falde più ripide del monte Pellegrino abbiamo fatto conoscere che la riproduzione de' boschi sia la più utile speculazione per far valere un suolo pietroso di ripida pendenza. È dunque della massima importanza che per ciascuno di que' torrenti si formi un elaborato progetto della restaurazione delle pendici dalle quali si precipitano le acque che vanno ad ingrossarli. A tale oggetto bisogna attentamente studiare i corsi degl' influenti per proporre la piantagione de' bo-

schi nelle pendici dalle quali le acque si scaricano in essi. Ne' cigli delle piegature ed anche nel fondo di quelle ove non si sieno scavati i burroni, convien piantare delle fasce di selve cedue, ed in preferenza i fichi d'India da'quali si può ritrarre buon profitto.

Si richiede certamente lungo tempo per la crescenza degli alberi, affin di potersene conseguire il loro pieno utile effetto. Molto maggior tempo si deve attendere per far crescere gli alberi nelle pendici che si trovano spogliate quasi interamente di terra vegetale. Ciò non pertanto sin da'primi anni le piantagioni faranno diminuire il volume delle alluvioni, ed allora si potrà provvedere al modo di trattenerle nelle parti superiori, ove il suolo è di minor valore. Per conseguire questo scopo non v'ha nulla di meglio de'muraglioni costrutti a traverso dell'alveo, i quali non solamente trattengono dietro di sè una porzione delle alluvioni, ma interrompono la celerità delle acque acquistata per la discesa secondo i piani ripidamente inclinati. Ma la grave spesa bisognevole per la costruttura di quei muraglioni rende necessario che si supplisca al loro effetto per mezzo di opere men dispendiose. Con questo disegno dovendosi rintracciare il sistema più opportuno convien preferire un tronco tortuoso, nel quale diminuendosi la celerità delle acque avvengano le maggiori deposizioni delle ghiaie. Inoltre nel tronco inferiore dopo la curvatura si debbono eseguire le opere simili a quelle che la sperienza ha fatto conoscere essere più adatte a promuovere le colmate nei terreni palustri. Secondo

queste idee qui ne presentiamo una succinta descrizione, dovendosi dalle circostanze locali e dalla sperienza prendere consiglio per apportarvi utili modificazioni.

Primieramente si deve calcolare la portata del torrente in tempo di grandi piene e si determinerà la larghezza della sezione assegnandosi ad essa l'altezza di 10 in 12 palmi di acqua. Il sito del nuovo canale si presceglierebbe in quella parte più elevata dell'alveo, per la quale non sogliono scorrere le acque ed ivi si costruirebbe una traversa di fabbrica di una lunghezza per 26 palmi maggiore della larghezza della sezione stabilita. Al muraglione si darebbe la spessezza di 12 palmi, ed il piano superiore orizzontale si farebbe elevato per 8 palmi sul pelo delle acque basse del torrente. La profondità della fabbrica sotto quel pelo potrebbe limitarsi a 6 in 8 palmi. In ciascuna delle due estremità si eleverebbe per 18 a 20 palmi un muro della spessezza di dieci palmi che farebbe l'ufficio di sponda della sezione. Questo muro sopra e sotto corrente avrebbe l'inclinazione delle scarpe dell'argine contiguo. Sopracorrente si formerebbe adiacente al muraglione una platea di fascine ben legate a due strati posti l'uno per dritto e l'altro per traverso e ben fermati con picchetti. Sotto corrente si costruirebbero adiacenti al muraglione due scaglioni ed appiè del secondo si stabilirebbe una simile platea di fascine. Da' due muri che fanno l'officio di sponda della determinata sezione, si prolungherebbero fin dove il terreno si eleva per 20 pal-

mi sul pelo basso delle acque due argini della larghezza di 10 palmi nel ciglio superiore con la scarpa interna di una larghezza doppia dell' altezza e con l'esterna di una larghezza uguale all'altezza medesima. Il corpo dell' argine sarebbe composto di ghiaie che si prenderebbero dall' alveo, scavandosi una fossa 20 palmi al di là del piede della scarpa interna. La superficie di quest' ultima sarebbe rivestita di piote se si trovano nelle vicinanze.

Per mezzo delle opere accennate si otterrebbe una gran vasca di deposito nella quale spandendosi le acque e perdendo la loro celerità nel tronco superiore, ivi debbono deporre le ghiaie che si disporranno a piano ripidamente inclinato verso l' argine. Qualora in qualche piena straordinaria si formasse a traverso della vasca un alveo dritto verso lo sbocco, vi si alzerebbe nel mezzo un argine a cuneo per rivolgere le acque verso i lati della vasca. All' ingiù della sezione artificiale si aprirebbe un alveo rettilineo di discreta larghezza e profondità, che le acque sboccando senza grosse torbide allargherebbero e profonderebbero trasportando verso il mare le ghiaie scavate. Secondo che si formeranno profonde lunate, si proccurerà con nuovi tagli raddrizzare l' alveo. Intanto non venendo dall'alto nuove grosse alluvioni, l'alveo del torrente prenderebbe il suo naturale reggimento, si manterrebbe ristretto e scavato e lungi dall' invadere nuove terre, una gran parte dell' alveo stesso si potrebbe mettere a coltura, piantandovi le viti e gli ulivi. Frenati i torrenti per la restaurazione

de' monti e per mezzo delle vasche di deposito, si potranno costruire i ponti lungo la strada. Allora la sperienza di parecchi anni avrà fatto conoscere la portata di ogni torrente in tempo delle massime piene e per conseguenza si potrà determinare con precisione la sezione da darsi al ponte. Similmente dalle due spalle del ponte si prolungherebbero i due argini fino ad incontrare il terreno elevato sulle due sponde non soggetto ad inondazioni. In questo modo gli alvei de' torrenti sarebbero ristretti secondo il bisogno della loro portata.

Si tratta di restaurare i monti, d'impedire la devastazione de' terreni sottoposti e di assicurare il miglioramento dei terreni superiori ed inferiori. Per la piantagione de' boschi nelle scoscese pendici non solamente si ritrarrebbe una rendita molto maggiore di quella che ora si ottiene pel semplice pascolo, ma s'impedirebbe ancora l'ulteriore spoglio della terra della loro superficie e si preparerebbe la formazione del terriccio per la decomposizione delle frondi. I terreni sottoposti in vece di essere devastati dalle grosse alluvioni sarebbero fecondati dal terriccio che le acque trasporterebbero dall'alto. Le sorgenti che scaturiscono alle falde de' monti divenendo più copiose potrebbero irrigare una maggior estensione di terreni. Riordinata in fine l'industria campestre dei monti, riuscirebbe facile il regolare i corsi delle acque, ed i bonificamenti si potrebbero eseguire con minore spesa e con miglior successo. Il rimboschimento de' monti darebbe un grosso interesse rispetto a' ca-

pitali impiegati. La provincia avendo interesse per la strada da Messina alli Giardini potrebbe prendere a censo i terreni da rimboschirsi, ovvero anticipare a' proprietarî le somme bisognevoli per la piantagione de' boschi. Stabilite le rate che debbono contribuire in un lungo periodo di tempo i possessori dei terreni da bonificarsi o da difendersi, il consiglio provinciale con la guarentia de' fondi provinciali e di quelli de' comuni interessati potrebbe proporre le condizioni dell' imprestito delle somme bisognevoli per la pronta esecuzione delle opere. Rispetto al bonificamento de' terreni adiacenti alla spiaggia del Tirreno dal villaggio di Divieto a Patti, la provincia vi ha il duplice interesse per la strada provinciale e per la salubrità dell' aere, e deve dirigerne l' impresa e contribuire alla spesa.

Tutti i comuni de'distretti di Patti e di Mistretta, tranne solamente quello di Cesarò, sono sparsi per le falde settentrionali dei monti della catena, le quali sono intersegate da numerosi fiumi e torrenti. E siccome le valli sono più ampie e spianate nel loro sbocco verso il mar Tirreno, così le acque de' traboccamenti s' impaludano nelle adiacenti conche depresse e vi producono pestifera infezione. Per tal ragione le valli e le pianure vicine al mare sono disabitate e tutti i comuni si vedono situati in alto sulle falde e su i poggi, tranne alcuni pochi di picciola popolazione che sorgono presso il mare. È perciò generale il desiderio che si regolassero i corsi de' fiumi e torrenti e si rendesse salubre l'aere nelle valli e nelle pianure. Gli abitanti

del comune di Naso ed i possessori delle terre pertinenti un tempo alla contea di Naso sono stati i primi a dimandare il bonificamento della valle del fiume torrente Zappulla ed a contribuire alla spesa. L'anzidetto torrente raccoglie le acque che per diversi rami discendono dalle falde settentrionali del monte Cannata che fa parte della catena. La sua valle nell'avvicinarsi al mare si dilata in un' ampia pianura ad occidente del Capo d' Orlando, che s' innalza quasi a picco dalla parte del mare e da quella dell'anzidetta pianura. L'alveo del torrente nel suo tronco inferiore fino al mare ha la pendenza dell' uno per cento in circa, ed in tempo di straordinarie piene rotola ciottoli fino al mare. Ne' tempi asciutti scorre povero d' acqua. Con piccioli argini di pietre a secco si proccurava di difendere i terreni adiacenti dalle sue irruzioni. Ma distrutte facilmente quelle deboli difese, il torrente cangiava letto dirigendosi pe' siti più depressi. Peggio avveniva quando imperversavano le traversie di mare, poichè chiudendosi la foce le acque s'impaludavano indietro

L' infezione che si spande da tante conche palustri, rende inabitabile la valle nella quale non si osserva una sola casa rurale. Le soprastanti falde dei monti, ed il medesimo comune di Naso situato sull'alto de' monti sono soggetti all'influenza dell'aere malsano. Quindi al disegno di guarentire dalle irruzioni del torrente le fertili campagne adiacenti al suo corso fu congiunto quello di restituirvi la salubrità dell'aere; ed il progetto di aprire un nuovo alveo arginato

che dal ponte in una linea retta normale alla spiaggia si prolungasse al mare, avea per oggetto d'impedire le inondazioni, le quali devastano le coltivazioni ed impaludandosi producono pestifera infezione. Approvato questo progetto ed intrapresa l'esecuzione de' lavori, si levarono clamori da' possessori delle campagne adiacenti alla sponda sinistra i quali temevano che pel raddrizzamento dell'alveo il torrente potesse irrompere da quella parte. Per ordine sovrano noi, con l'ispettor generale cav. Giura e l'ispettore de Tommaso ci recammo ad esaminare sul luogo il progetto, il quale rispetto alla linea del raddrizzamento dal ponte fino al mare non meritò correzioni. Si giudicò frattanto necessario prolungare all'insù del ponte il raddrizzamento dell' alveo fino al sito della rotta per la quale si avviava con corso tortuoso per le campagne adiacenti alla sponda destra. Fu anche stimato necessario di rafforzare le sponde con muri di fabbrica per un tratto che dalla mentovata rotta si distende all' ingiù del ponte fin dove l'alveo si apriva in un suolo di ghiaie. Certamente non si può far nulla di meglio per rimediare a' più gravi mali che derivano dallo spandersi il fiume nelle campagne senza alveo determinato. Ma con grave spesa è d'uopo mantenere il nuovo alveo, finchè il torrente trasporta grosse ghiaie. Nè il raddrizzamento potrà conservarsi se non quando restaurati i monti da' quali ora si precipitano furiose le acque strascinando seco grossi alluvioni, si formi ne' siti superiori una vasca di deposito nella quale si trattengano le ghiaie. Guarcu-

tito per tal modo il nuovo alveo, con opportuni canali si potranno dirigere in esso gli scoli delle campagne adiacenti.

Dato cominciamento alla bonificazione è d' uopo assicurarne il compiuto successo e la durata con rimuovere le cause che continuamente agiscono per disordinarla. È perciò necessario ricorrere al solito sovrano rimedio di rivestire di boschi tutte le scoscese falde dei monti dalle quali le acque discendono furiose nel torrente Zappulla. Nello stato attuale quasi tutte le alte montagne della catena, che occupano la metà del suolo de' due distretti di Patti e Mistretta, sono prive di alberi, ed il bosco più considerabile che tuttavia sussiste, benchè devastato, è quello di Caronia. È di somma necessità il riprodurre i boschi almeno nelle scoscese pendici che dalle acque sono spogliate di terra vegetale, affin d'impedire la loro totale sterilità e la devastazione de' terreni sottoposti. Al presente in tutta quella vasta estensione di suolo si esercita la pastorizia errante, ed in alcune contrade si alterna la coltura del grano col pascolo naturale. Piantandosi i boschi nelle falde scoscese di quella regione montuosa e formandosi opportuni ricoveri per gli armenti, la pastorizia darebbe molto maggior profitto e meglio si potrebbe coltivare il grano ne' piani elevati e nelle falde meno scoscese. Così restaurati i monti, riuscirebbe facile il bonificamento delle valli e delle pianure in riva al mare. Rendendosi salubre l'aere di quelle fertilissime campagne, vi si andrebbe a stabilire una gran parte

della popolazione che ora mena vita stentata tra i monti. Così un' industriosa coltura delle ubertose terre e principalmente di quelle irrigue produrrebbe un immenso incremento di ricchezza e di prosperità, e l' agricoltura e la pastorizia come benevole sorelle si presterebbero vicendevoli soccorsi.

Strade della provincia di Messina.

L' elevato dorso di una catena di monti prolungandosi dal vertice fino alla base del triangolo che comprende i distretti di Messina e di Castroreale, ed essendo squarciate da profondi borroni tanto le falde orientali quanto le settentrionali, era forza che la strada da Messina verso Catania e verso Palermo si fosse tracciata lungo il lido. Ma quasi che fosse un difetto il suo andamento piano che sembra essersi a bella posta evitato in tutte le strade di Sicilia, con ripide pendenze salendo e discendendo si attraversò il controforte del Capo di S. Alessio sporgente in mare quasi a picco. Anche senza necessità si prescelse la costa elevata delle falde che soprastavano scoscese sul mare per tracciarvi la strada con ripide salite e discese. La natura senza alternativa di scelta avea segnato una bella strada piana e rettilinea per mettere in comunicazione Messina con Catania e Palermo. Solamente restaurandosi i monti secondo le intenzioni della natura si doveano regolare i torrenti per potervi edificare i ponti. Qualora tali importantissime operazioni si eseguissero nel modo indicato nel capitolo

precedente da Messina alla foce del fiume, diverrebbe agevolissima la strada di 28 miglia di lunghezza. È di una grande importanza questo tratto che si congiugne alle principali strade della Sicilia e che nel tempo stesso vuolsi riguardare come l'asse al quale si dirigono le comunicazioni di tutt' i comuni situati sulle falde orientali della catena. Esso inoltre attraversa i fertilissimi e ben coltivati terreni adiacenti al lido e specialmente quelli più estesi degli sbocchi delle valli. Finalmente per la fertilità ed amenità di quelle campagne in riva al mare, e per la facilità del traffico le popolazioni de' comuni sparsi per quelle falde di anno in anno discendono a coltivare con industria quelle terre e ad abitare le case che continuamente si edificano lungo quella strada. Tutto è già apparecchiato, e bisogna dar opera agli accennati miglioramenti, perchè dalli Giardini a Messina si formi la continuazione di un' immensa prosperevole città. Così la moderna civiltà riprodurrebbe le maraviglie dell'antica che fece divenir Siracusa la più popolosa città del mondo ed una delle più ricche ed industriose.

Viaggiando dalli Giardini a Randazzo dobbiamo essere compresi da stupore nell'osservare che in vece di costeggiare la valle del fiume Cantara che dalla foce quasi in linea retta si dirige a Randazzo, si sia condotta la strada per le falde elevate dell'Etna fino a toccare il comune di Piedimonte, per indi discendere a Linguaglossa e dirigersi poscia a Randazzo con ripide pendenze. Solamente il determinato disegno di

passare per Piedimonte, comunque situato in alto, e per Linguaglossa pare che abbia fatto abbandonare quella più breve e più facile direzione che seguivano i corrieri a cavallo. È così grave l'errore di traccia che ci pareva essere stato intendimento di giustificare il progetto del conte Persichelli di dirigere la strada a Catania per poi andare a Messina seguendo sempre il lido. In fatti condotta la strada di Messina alla città di Adernò situata sull'elevate falde dell' Etna, si volge a settentrione per andare a Bronte discorrendo 9 miglia, indi si piega a greco per passare in Randazzo dopo altre 9 miglia e finalmente si torce a ponente per toccare i comuni di Piedimonte e di Linguaglossa e per giugnere poscia al ponte di Calatapiano sul fiume Cantara distante 18 miglia da Randazzo. Vale a dire, si contornano le falde settentrionali e poscia quelle occidentali dell' Etna, facendosi un cammino di 38 miglia quasi sempre per aspre salite e discese. All'incontro da Adernò a Catania una strada di 19 miglia con pendenze più discrete discorre lungo le falde meridionali dell'Etna, ed attraversa i popolosi comuni di Biancavilla, di Licodia, di Paternò e di Misterbianco. Da Catania all'anzidetto ponte di Calatapiano di 23 miglia di lunghezza la strada si distende alle falde estreme orientali dell' Etna, seguendo quasi sempre il lido e passando pei grossi comuni di Acireale, di Giarre e di Mascali.

La differenza di lunghezza tra le due strade è di sole cinque miglia. La più breve ha pendenze ripi-

dissime, nel verno è soggetta ad alte nevi e passa per comuni di poco traffico. La più lunga attraversa sempre campagne amene popolate e ben coltivate, passa per cospicue città, ove attivissimo è il traffico e coi carretti e con le carrozze si discorre in tempo più breve e con minor fatica de' cavalli. Solamente coloro che tracciarono la strada per Bronte, Randazzo, Linguaglossa e Piedimonte non volevano comprendere che avrebbero costrutto traverse comunali che non sarebbero state mai discorse da coloro che non avevano interesse di andare a que' comuni. L'universale ne giudicò secondo la vera convenienza, e si dirigevano a Catania tutti coloro che doveano andare in Messina. In vano l'amministrazione pubblica avea dichiarato come strada regia la prima, ed in essa avea stabilito i rilievi della posta, poichè continuò ad essere considerata come traversa comunale. Finalmente l'amministrazione pubblica si ebbe ad arrendere al giudizio dell' universale e togliendo i rilievi della posta da quella strada li stabilì sull'altra di Catania. Intanto con la spesa impiegata per la costruttura di quella inutile malaugurata strada si avrebbe potuto eseguire quella da Catania a Siracusa, o l'altra dal fondaco di Manganaro a Girgenti. È questo uno degli esempî delle cattive conseguenze di attribuire a persone profane la direzione delle cose pertinenti a speciali instituzioni da formarsi con lunghe cure.

Discorrendo delle strade della provincia di Palermo abbiamo mostrato che l'andamento più breve da Palermo a Bronte era quello da Termini per Polizzi,

Petralia, Gangi e Nicosia e per la valle del Simeto conduce a Bronte. Per la nuova strada la distanza da Palermo all' anzidetto comune sarebbe di 94 miglia, mentre l'attuale dirigendosi con molti deviamenti ad Adernò per indi volgersi a Bronte è di 130 miglia di lunghezza. Da quest' ultimo comune a Randazzo si debbono correggere le pendenze che oltrepassano il 5 per 100. Da Randazzo alla foce del fiume Cantara la strada può tracciarsi con pendenze non maggiori del due o tre per cento. Essa certamente risulterebbe più breve di quella attuale, ma pur ci piace supporre l' una e l'altra di un' egual lunghezza. Ciò posto per la nuova strada di dolcissime pendenze la distanza da Palermo a Messina sarebbe di 149 miglia in vece del lungo attuale cammino di 185 miglia con aspre salite e discese. Vale a dire, per la nuova strada di dolci pendenze e più breve dell' antica per miglia 36 le carrozze farebbero il viaggio da Palermo a Messina in giorni tre e mezzo in vece d' impiegarne cinque per quella attuale. Intanto per questa principale strada della Sicilia ne convien fare altre speciali considerazioni che debbono influire grandemente sulla scelta del suo andamento generale.

Gittandosi uno sguardo sulla carta di Sicilia facilmente si scorge a prima giunta che l' andamento interno più breve da Palermo a Messina è quello che prolungandosi lungo la costa del Tirreno al fiume Torto, da questo punto si dirige a costeggiare prima le falde meridionali delle Madonie e poscia quelle della catena soprastante al mar Tirreno fino alla valle

del fiume Cantara che le divide per lungo tratto da quelle settentrionali dell' Etna. Questo breve andamento che si discorreva a cavallo dal corriere quando per l' interno si portava da Palermo a Messina ed al contrario, vuolsi considerare come il tronco principale che generalmente segue il fondo del bacino, sul quale s'innalzano le falde meridionali dell' anzidetta catena e quelle settentrionali de' monti che ingomberano il mezzo dell' isola. Dalla conformazione quindi del suolo è indicato quell'andamento come il più opportuno per andare da una estremità all'altra e per diramarsi da esso le più facili comunicazioni che per le valli si dirigono a' diversi luoghi dell' interno. Discorrendo delle strade della provincia di Palermo si è mostrato che la più importante è quella che da Termini si dirige a Petralia, donde con due rami procede verso Calascibetta e verso Nicosia. Benchè il suo prolungamento dalle vicinanze di Gangi a Bronte si distenda nel distretto di Nicosia, pure è della massima importanza per la provincia di Messina. Imperocchè forma parte del principale tronco delle sue comunicazioni con quella parte della provincia di Catania, con le provincie di Caltanissetta e di Palermo e con le altre di Girgenti e di Trapani. Nel tempo stesso è l'asse delle comunicazioni che dalla costa settentrionale de'distretti di Mistretta, di Patti e di Castroreale si dirigono nell'interno per le strade da Mistretta a Nicosia, da Patti a Randazzo e dalla marina di Salicà a Francavilla. Di sommo interesse è questa strada finora trascurata affatto; e la provincia di Messina in

ragione della sua utilità, deve principalmente contribuire alla sua pronta costruttura.

La massima parte della popolazione della provincia di Messina e specialmente di quella dei distretti di Castroreale, di Patti e di Mistretta è sparsa nelle falde settentrionali della catena, le quali sono intersegate da numerosi torrenti. Queste circostanze essendo simili a quelle delle falde orientali, per le medesime ragioni deve distendersi lungo il lido la strada che deve aprire la comunicazione a tutti gli anzidetti comuni. Da Messina situata appiè delle falde orientali della catena per passarsi in quelle settentrionali era necessario attraversarsene il dorso. Allorchè s'intraprese la costruzione del primo tratto da Messina al Gesso, si ebbe in mira di deviar poco dalla direzione della linea che congiugneva quei due punti per abbreviar cammino. A que' tempi non badandosi alla ripidezza delle pendenze non si avvertì che per potersi sviluppare con pendenze comunque ripide la strada che dovea salire e discendere per l'altezza dell'elevato dorso, non si sarebbe ottenuto risparmio di cammino al paragone dell' andamento che dirigendosi sempre salendo verso settentrione avesse attraversato il dorso in un sito molto più depresso. Intanto trattandosi della prima porzione di un'importantissima strada che si distende quasi sempre in piano lungo il lido, non si può tollerare la ripidezza che obbliga i carretti a prendere la metà del carico. È perciò necessario abbandonare l'attuale difettosa strada ed aprire la nuova traccia dirigendola con pen-

denze del 4 al 5 per 100 ad un sito molto più depresso del dorso da attraversarsi. Guardando in prospetto la cresta della catena che declina grandemente verso il Faro, siamo d'avviso che attraversandosi il dorso in distanza di 3 miglia verso settentrione dall'attuale passaggio la nuova strada da Messina a Divieto sarebbe alquanto più breve. L'attuale strada costrutta a spese della provincia senza il concorso de' proprietarî delle terre adiacenti si manterrebbe a loro carico, poichè essi soli ne sperimenterebbero vantaggio pel trasporto delle produzioni delle loro tenute.

Della descritta strada che lungo il lido si dovrà prolungare fino a Palermo, si sono già compiute miglia 23 e sono in costruzione altre miglia 14 $\frac{1}{2}$ fino a Patti. Si è proposta l'apertura di un tracciolino da Patti al Capo d'Orlando, passandosi con un traforo il capo di Calavà che sporge a picco sul mare. Da Patti fino alla foce del fiume Pollina, confine della provincia, la lunghezza della strada da costruire sarebbe di 50 miglia in circa, e da Messina al confine anzidetto la distanza sarebbe di miglia 87 $\frac{1}{2}$. Dal fiume Pollina a Palermo per Cefalù e Termini la continuazione della strada sarebbe di 51 miglio; e per conseguenza l'intera strada da Messina a Palermo lungo la costa settentrionale sarebbe di miglia 138 $\frac{1}{2}$. Essa quindi per miglia 10 $\frac{1}{2}$ sarebbe più breve di quella che si distenderebbe per Bronte, Nicosia, Gangi, Polizzi e Termini a Palermo, e per miglia 46 $\frac{1}{2}$ più breve di quella attuale che ha ripidissime pendenze.

Si deve inoltre riguardare come l'asse al quale sarebbero dirette le comunicazioni di tutti i comuni sparsi nelle falde settentrionali de' monti della catena. Essendo parallela alla strada principale che dalle vicinanze di Gangi alla foce del fiume Cantara si distende appiè delle falde meridionali della stessa catena, sarebbe in comunicazione con quella per mezzo delle tre strade trasversali da Nicosia per Mistretta alla marina dei Margi, da Randazzo a Patti e da Francavilla alla marina di Salicà. Renduto salubre per mezzo della restaurazione de' monti e del bonificamento l'aere delle pianure in riva al mare, e trasportandosi verso Messina e verso Palermo e ne' luoghi d'imbarco le produzioni delle fertilissime terre coltivate con diligenza, lungo la strada sorgerebbero popolosi villaggi. Per tutti gli accennati vantaggi la strada che si distende lungo il lido settentrionale è la più importante e la più utile tra tutte quelle che convien eseguire nella provincia di Messina, e per conseguenza l'amministrazione civile ed il consiglio provinciale debbono prenderne speciale cura.

Tra le comunicazioni secondarie della provincia di Messina si deve considerare come più importante quella, che da Leonforte quasi al centro dell'isola di Nicosia e Mistretta conduce alla marina de'Margi posta quasi nel mezzo della costa settentrionale tra Palermo e Milazzo. Essa congiugnendo le tre popolose città di Leonforte, di Nicosia e Mistretta taglierebbe quasi nel mezzo la strada che da Polizzi per Gangi

e per sotto Troina si deve distendere a Bronte, e farebbe permutare le produzioni dell'agricoltura con quelle della pastorizia, e quelle dell'interno con le altre della marina. La sua lunghezza da Leonforte alla marina è di miglia 39 $\frac{1}{2}$, delle quali 23 si distenderebbero nel distretto di Nicosia e 16 $\frac{1}{2}$ in quello di Mistretta. Di una gran porzione si è formato il progetto e se n'è aperto il tracciolino. Da Mistretta verso la marina se n'è costrutto anche un tratto di miglia 3 $\frac{2}{3}$.

Ardente è il desiderio delle popolazioni per la costruttura delle respettive strade. Alle loro vive istanze S. M. concesse che prontamente si fosse intrapresa la continuazione della strada da Olivieri a Patti. Dimandavano le popolazioni che si fosse formato il progetto della strada da Patti al di là del Capo d'Orlando e mostravansi pronte a contribuire alla spesa. Esultavano di giubilo gli abitanti di Nicosia e di Leonforte nel veder aprire tra quelle due città il tracciolino che ora si discorre da tutti a piedi ed a cavallo. Vive ed assidue erano le istanze della popolazione di Noara, di quelle degli altri comuni soprastanti alla valle del fiume Salicà e delle altre popolazioni del circondario di Francavilla per la costruttura di una strada, che seguendo la valle anzidetta andasse ad attraversare il dorso della catena, per indi discendere nella valle del fiume Cantara e congiungersi con la strada da Messina a Palermo. Si è già formato il progetto per la esecuzione del primo tratto dalla marina di Salicà a Noara, e generose offerte si

sono presentate per mettervisi prontamente mano. Quella strada però che apre la comunicazione tra la costa settentrionale e la valle del fiume Cantara, è di un'importanza molto minore rispetto alle altre dianzi descritte. La sua lunghezza è di 38 miglia dalla marina di Salicà all' incontro della strada da Messina a Palermo nel sito detto il Pisciaro, e dovendo attraversare l'elevato alpestre dorso della catena, la sua costruttura è molto spesosa. Intanto se dalla marina di Salicà a 23 miglia da Messina si volesse andare per la via di questa città a Catania, la lunghezza del cammino sarebbe di 74 miglia. Per la via del Pisciaro dalla marina di Salicà vi sarebbe la distanza di 58 miglia fino ad Adernò e di 77 miglia fino a Catania. Per la medesima via del Pisciaro dirigendosi al ponte di Calatapiano la distanza tra la marina di Salicà e Catania sarebbe di 74 miglia. Per la qual cosa dalla marina di Salicà a Catania non vi sarebbe accorciamento di cammino per la via del Pisciaro, e solamente il vantaggio starebbe per Noara e pei comuni vicini. Sarebbe maggiore l' utilità per la comunicazione di quelle contrade col circondario di Francavilla. Qualunque però potesse essere l' utile di quella strada, per difetto de' mezzi bisognevoli è forza che la comunicazione rotabile per la valle del fiume Salicà si distendesse per ora fino a Noara. Ne' progressivi miglioramenti diverrà molto più vantaggiosa la comunicazione tra i due circondarî di Noara e di Francavilla, per potersi permutare le produzioni de' monti con quelle della marina, ed allora sarà più

facile trovare il modo di provvedere alla spesa della sua costruttura.

Più utile tornerebbe la comunicazione tra Patti e Catania per la via di Raccuja e Randazzo. Imperocchè vi sarebbe la distanza di miglia 28 $\frac{1}{2}$ da Patti a Randazzo e di miglia 65 $\frac{1}{2}$ fino a Catania, mentre per la via di Messina la lunghezza della strada da Patti a Catania sarebbe di miglia 88 $\frac{1}{2}$. Gli abitanti di quelle contrade fanno continue istanze per la formazione del progetto di quella strada. Per ora basterebbe che se ne costruisse il primo tratto fino a Raccuja, ove si congiugnerebbe alla breve traversa del grosso comune di Tortorici di 6 mila abitanti in circa. Il prolungamento di quella da Raccuja a Randazzo sarà necessario quando nel progresso de' miglioramenti converrà aprire facili comunicazioni dall'alto de'monti verso la costa e verso l'interno. Il consiglio provinciale deve porre ogni studio nel prescegliere le opere più importanti da mandarsi ad esecuzione con preferenza. Nella provincia di Messina il cui suolo è per la maggior parte coperto di elevate ed alpestri montagne, il rimboschimento delle scoscese pendici, il regolamento de' numerosi torrenti e la bonificazione de' terreni palustri o devastati debbono annoverarsi tra i principali miglioramenti da mandarsi ad esecuzione.

Ecco frattanto uno specchio delle strade costrutte e delle principali da costruire nella provincia di Messina.

Strade costrutte nella provincia di Messina.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Da Messina al ponte di Calatapiano..............	28
Da Messina al Faro............................	6
Da Messina alla Marina di Salicà	23
Da Mistretta verso i Margi.....................	3
Traversa di Fiume di Nisi......................	3
Totale.....	63

Strade da costruirsi nella provincia di Messina.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Correzioni dal ponte di Calatapiano a Randazzo....	18
Dalla Marina di Salicà a Patti....................	14 1/2
Da Patti al fiume di Pollina.....................	50
Da Mistretta verso Nicosia......................	6 1/2
Da Mistretta verso la Marina....................	7 1/2
Dalla Marina di Salicà al Pisciaro................	38
Da Patti a Randazzo per Raccuja.................	28 1/2
Traversa di S. Lucia	3
Traversa di Milazzo............................	2 1/2
Traversa di Castroreale.........................	4 1/2
Totale.....	173

Cenno topografico ed economico della provincia di Catania.

La provincia di Catania si divide in tre parti quasi uguali in estensione e ben distinte tra loro per la conformazione e natura del suolo. La prima parte che comprende i due distretti di Catania e di Acireale, consta del solo gran vulcano Etna o Mongibello la cui base ha il perimetro di 90 miglia legali. Le falde orientali di quel gran monte isolato sono bagnate dal mare Ionio. Il fiume Cantara che scorre appiè di quelle settentrionali, forma confine tra essa e la provincia di Messina. Il Simeto ch'è il più grosso fiume della Sicilia, contorna le falde occidentali e meridionali. Le altre due parti che comprendono i distretti di Nicosia e di Caltagirone si possono distinguere in bacino superiore ed in bacino inferiore del Simeto. Il primo ha per limiti a settentrione le falde meridionali de'monti della catena soprastante al mar Tirreno, a ponente il distretto di Cefalù, a libeccio quello di Piazza, a mezzogiorno l'altro di Caltagirone o il bacino inferiore ed a levante l'Etna. Tra i due principali influenti del Simeto, detti fiume Salso e Dittaino una diramazione di monti dalle vicinanze delle Madonie si prolunga fin presso l'Etna. Anche altri monti sorgono tra diversi rami degli anzidetti fiumi ed in generale è tutto montuoso il suolo del distretto di Nicosia. La gran diramazione di monti che separa il bacino del Simeto da quello dell'Imera meridio-

nale, prolungandosi nel distretto di Caltagirone soprasta al bacino inferiore del primo fiume, il quale contiene la più vasta pianura della Sicilia detta Piana di Catania. Questa pianura che ha la lunghezza di 24 miglia e la larghezza media di 8 miglia, è tutto all' intorno circondata di monti, tranne il solo breve lato orientale bagnato dal mare Ionio, nel quale il Simeto mette foce. Essa è intersegata verso greco da questo fiume che ivi lambisce le falde dell' Etna, e da' suoi principali influenti Dittaino e Gurnalunga che ivi scorrono nella direzione da maestro a scirocco. È coperta di colline e di monti di minor altezza la rimanente porzione del distretto di Caltagirone, il quale ha per confini a settentrione il distretto di Nicosia, ad occidente quello di Piazza, a mezzogiorno quello di Terranova, a levante gli altri di Siracusa e di Noto ed a greco l' Etna.

La superficie del gran vulcano la cui vetta si estolle per 11860 palmi sul livello del mare, si distingue in tre diverse regioni. La più sublime quasi sempre coperta di nevi ha falde scoscese composte di sterili lave e di aride ceneri, ed è affatto priva di ogni vegetazione. La media presenta una zona selvosa di 5 a 6 miglia di larghezza nella quale prosperano diverse specie di pini, di abeti, di querce e di castagni. Questi boschi, che danno eccellente legname da costruttura, impediscono che le acque delle scoscese pendici superiori si riuniscano insieme per formare furiosi torrenti. All' incontro sboccando dalle selve in piccioli ruscelli trasportano seco gran copia di

terriccio il quale feconda le falde inferiori. La più bassa regione conformata dal corso delle grandi lave vulcaniche in contrafforti poggi e valli offre la più rigogliosa vegetazione. Le meteore col volgere dei secoli hanno operato la dissoluzione della più parte delle antiche lave, e le radici de' fichi d'India e poscia quelle degli ulivi, dei gelsi e delle viti triturano e riducono in terra vegetale le recenti lave. Nericcio è da per tutto il suolo ed in alcuni siti è composto di pietrame vulcanico, ma prodigiosa è in ogni dove la sua fertilità. È questa molto maggiore nelle falde soprastanti al mare Ionio, perchè nella state durante la notte cadono più copiose addensate in rugiada l'evaporazioni che s' innalzano dal mare. La popolazione sparsa nelle falde dell' Etna è doppia di quella de' due distretti riuniti di Caltagirone e di Nicosia, sebbene il suolo di questi ultimi abbia una superficie doppia di quella del vulcano, ed almeno quadrupla della sua porzione coltivabile.

Appiè delle falde dell'Etna rivolta a scirocco s'erge in riva al mare la cospicua città di Catania di 52430 abitanti. Per la sua posizione e per la fertilità del suo territorio è stata in ogni tempo una delle principali città della Sicilia. Agguagliata al suolo dal tremuoto del 1693 è risorta più magnifica dalle sue rovine. Nobili sono i suoi edifizî e larghe e dritte le sue strade. Il suo vasto territorio oltre ad una grande estensione delle falde estreme del vulcano comprende una porzione della Piana. La sua popolazione per la più parte è dedita all'agricoltura, alle arti e special-

mente a' tessuti di seta che sono da per tutto ricercati nelle due Sicilie. I Catanesi ben conoscendo il bisogno di avere un porto per dar movimento al loro commercio e per attirare quello dell' intera provincia, verso la fine del secolo scorso edificarono un porto che fu distrutto dalle impetuose tempeste che infuriarono contro quel lido. Ora si sta ricostruendo il nuovo con miglior accorgimento nel medesimo sito di quello distrutto. Catania ha tutti i mezzi per giugnere al più alto grado di prosperità e di ricchezza, e più rapidi saranno i suoi progressi, se alla buona coltura del suo fertilissimo territorio possa accoppiare un esteso commercio. Insomma nella crisi delle relazioni commerciali del mediterraneo quella città si trova apparecchiata per ritrarre il massimo profitto dalla sua posizione e dal suo territorio.

La Piana di Catania è la più vasta pianura della Sicilia, e benchè per la maggior parte si appartenga al distretto di Caltagirone, pure può considerarsi come territorio di Catania, perchè in questa città ed in quelle contigue dimora il maggior numero de' possessori di quelle terre, o almeno molti coltivatori catanesi ne prendono il fitto per coltivarle. Prodigiosa è la fertilità del suo suolo argilloso concimato dalle ceneri vulcaniche che vi spargono i venti ad ogni eruzione, e dalle terre vulcaniche che vi depongono i traboccamenti del Simeto. Questo fiume ed i suoi grossi influenti Dittaino e Gurnalunga l' intersegano da maestro a scirocco. Nello stato di abbandono in cui è rimasta la Sicilia per tanti secoli non si ebbe

cura di regolare il corso degli anzidetti fiumi e degli altri influenti, nè si sono formati canali di scolo per prosciugare i terreni palustri ne' quali s'impaludano le acque. In quel clima ardente ove più pronta è la corruzione delle piante e de' cadaveri animali mescolati nelle acque, dovea essere più intensa l'infezione che n' esalava. Per tali cause essendo divenuta inabitabile quella vasta contrada, non vi si veggono nè villaggi nè case rurali nè alberi. Dopo la messe la quale ivi è precoce, finchè nel verno non si ripigliano i lavori di campagna, essa si trasforma in un muto deserto, nel quale viaggiando non t'imbatti con anima vivente. Inoltre durante la state inaridendosi affatto il suolo vi cessa ogni vegetazione, e per conseguenza anche il bestiame abbandona que' luoghi e migra ne' vicini monti. In tale situazione di cose l'industria campestre di quella contrada deve necessariamente consistere nell' alternarsi la coltura del grano ed il pascolo naturale, durante il tempo in cui le terre si lasciano in riposo per ristorarne la forza produttrice. A tal incuria però suppliva la straordinaria fertilità del suolo, in guisa che quando veniva bene il ricolto della Piana si poteva contare che in tutta l'isola si avesse abbondanza di grano.

Della fertilità di quel suolo han fatto migliore sperimento alcuni proprietarî delle terre adiacenti alle sponde del Simeto. Facendo uso delle sue acque per le irrigazioni vi coltivano a vicenda il grano ed il cotone. Il ricolto della prima coltivazione non è mai minore del 20 per 1, ed abbondantissimo e di eccel-

lente qualità è quello del cotone. Ma per la facilità delle irrigazioni eseguendosi le anzidette coltivazioni nelle terre più depresse della valle, ad ogni piena quelle sono inondate, e spesso il grano ed il cotone sono danneggiati ed anche distrutti. Per evitare questi danni i proprietarî dimandavano che si fosse formato il progetto dell' arginamento del fiume, il consiglio provinciale ne faceva la proposizione e S. M. si degnava approvarla. Arginandosi il fiume si debbono costruire i canali d' irrigazione e le opere necessarie per regolare la presa e lo scarico delle acque. In un clima caldo che sviluppa e favoreggia grandemente la vegetazione le irrigazioni producono mirabili effetti in un suolo fertilissimo, e per conseguenza si deve avere per certo che l' utilità supererà di gran lunga la spesa delle opere. Per mezzo de' medesimi canali d' irrigazione si possono concimare le terre con la belletta che trasportano le piene. Nell' autunno prima di prepararsi le terre per la coltivazione si possono derivare le acque torbide che si spanderebbero su quelle, e poscia si farebbero scolare all'ingiù nel fiume dopo essersi chiarificate. I canali primarî d' irrigazione dovendosi condurre ad un livello per quanto più elevato si può affin d' irrigare una maggior estensione di terreno, si possono stabilire parecchi motori idraulici ne' siti dai quali le acque si debbono portare nelle terre depresse. Nel modo stesso le acque de' fiumi Dittaino e Gurnalunga, grossi influenti del Simeto, sarebbero adoperate per l' irrigazione dei terreni più fertili della Piana.

L'infezione dell'aere nella valle del Simeto è di grande ostacolo alla coltivazione del cotone, che si raccoglie in sul principio dell'autunno, quando è più intensa la malaria. In generale non si potrebbe mai migliorare l'agricoltura di quella vasta fertilissima contrada, se non vi si stabilisse una numerosa popolazione coltivatrice, e per conseguenza il bonificamento dell'aere deve precedere ogni altro miglioramento. Nè vuolsi reputare come difficile impresa il prosciugare alcune conche palustri, le quali sono molto superiori al livello del mare; dappoichè con piccioli canali si possono condurre gli scoli ne' fiumi all'ingiù finchè si abbia il debito pendio. Ove poi sogliono avvenire traboccamenti de'fiumi all'in su di qualche gran lunata, sarà d'uopo rimediarvi con munire di piccioli argini le sponde, o con raddrizzarne il corso. Il Simeto il quale è il recipiente delle acque di una vasta regione, nella pianura men elevata raccoglie le acque de' suoi numerosi influenti, e nel verno coi suoi traboccamenti inonda le campagne adiacenti. Nel viaggiare da Catania a Siracusa osservammo presso il sito della scafa estesi terreni palustri nei quali ristagnano le acque de' traboccamenti del fiume. Di maggior estensione sono le paludi ne' terreni più bassi che sono più vicini al mare. Nè per impedire que' traboccamenti sembra sufficiente il raddrizzamento del fiume che s'incurva in una profonda lunata tra il sito dell'anzidetta scafa e la spiaggia del mare. Imperocchè contro essa solendo infuriare con incredibile violenza la traversia, i grossi cavalloni ri-

tardano lo scarico del fiume, le cui acque in tempo di piena debbono necessariamente rigurgitare elevarsi di pelo e traboccare. Nè picciola impresa sarebbe quella di munire di robusti argini le sponde del fiume per parecchie miglia in modo che potessero contenere le straordinarie piene, quando il loro scarico è ritardato per la traversia del mare.

La sperienza di due anni ha fatto conoscere i vantaggiosi effetti del raddrizzamento e restrignimento del canale della foce dei regî lagni di Terra di Lavoro, i quali sono il recipiente degli scoli delle campagne adiacenti alla sponda sinistra del fiume Volturno. Per l'innanzi quando la traversia del mare infuriava direttamente contro la spiaggia, le acque arrestate da' cavalloni che irrompevano con violenza, si dilatavano sul piano inclinato della spiaggia stessa ed aspettavano che i cavalloni si fossero ritirati indietro per iscaricarsi nel mare. Questa alternazione di fermata e di scarico delle acque fluenti produceva di necessità che il loro pelo si fosse elevato per quanto era d'uopo, affin di potersi scaricare nel breve tempo della ritirata de' cavalloni. Ognuno ben comprende quanto questo stato di cose fosse contrario alla bonificazione specialmente quando i lagni correvano in piena, e quando nel tempo stesso la traversia del mare infuriava direttamente contro la spiaggia. Allora il pelo delle acque fluenti s'innalzava per quattro palmi almeno sul livello della bassa marea nell'aspettare la ritirata de' cavalloni per iscaricarsi nel mare. Sì fatto ritardo nello scarico delle acque scorrenti ca-

gionava maggior elevazione nel tronco superiore del canale, e quindi superati gli argini avvenivano in esse larghe rotte per le quali traboccavano le acque sulle adiacenti campagne.

Questa condizione di cose era sommamente contraria al bonificamento de' terreni bassi intrapreso per essiccazione. Cavati i canali per dare il migliore scolo a' terreni bassi, in tempo di traversia del mare le acque de' lagni si elevavano di pelo e si spandevano nei canali di scolo e ne impedivano affatto il loro officio, sicchè rimanevano di nuovo sommerse le terre prosciugate. Peggiore era il danno quando con la traversia del mare coincideva una straordinaria piena de' lagni. Sono ben da ricordare i guasti avvenuti nei canali e nelle campagne basse, quando verso la fine del 1839 avvenne un gran traboccamento del Volturno, mentre infuriava la traversia del mare direttamente contro la spiaggia. Ritardato lo scarico delle acque che in grossa piena correvano nei lagni, s' innalzarono di livello, superarono gli argini, traboccarono nelle terre adiacenti e formarono un lago continuato di 5 in 6 palmi sul livello del mare dal corso de' lagni fino al lago di Patria. I canali furono in gran parte colmati, e le campagne rimasero inondate, finchè quelli non furono sgombrati degl' interrimenti. Anche nella state quando per effetto di qualche traversia del mare si chiudeva la foce de' lagni, le acque si elevavano di pelo e si spandevano ne' canali di scolo ove restavano stagnanti. L' infezione poi diveniva molto maggiore, quando vi si mescolavano le

acque delle macerazioni della canapa che fluiscono pe' lagni.

Da gran tempo studiando questi naturali fenomeni nelle foci de' fiumi pensavamo al modo di far lottare vittoriose le acque fluenti contro l' impeto de' cavalloni. Gl' idraulici aveano pienamente conseguito questo scopo con protrarre nel mare i moli guardiani che mantenendo ristrette le acque scorrenti ne facevano elevare il pelo quanto fosse necessario per vincere con l' altezza della caduta l' impeto de' cavalloni. Quei moli però facevano l' officio di pennelli che promuovevano la protrazione della spiaggia, il cui nuovo limite si stabiliva nelle teste de' moli stessi, e quindi le cose tornavano al primiero stato col manifesto svantaggio di essersi protratta la spiaggia. I Romani dalla sperienza fatti accorti di questo progressivo peggioramento rinunciarono al loro sistema delle *passonate* o degli argini che si doveano continuamente prolungare nel mare per trovare la profondità necessaria per far entrare nel Tevere i piccioli brigantini. Facendo anche noi tesoro di questa sperienza per lungo tempo meditammo ad investigare un sistema di costruzione che riunisse i vantaggi de' moli guardiani e n' evitasse gl' inconvenienti. Nella nostra opera pubblicata per le stampe nel 1823 intorno al prosciugamento del lago Fucino, esponemmo alcune nostre considerazioni relative al modo di mantenere scavata la foce del fiume Pescara per farvi entrare i legni sottili in ogni tempo. Era allora mio avviso di doversi restrignere la sezione del fiume tra moli guardiani

per avere l' effetto di una *chiusa di caccia*, a condizione che il loro piano superiore si stabilisse a livello della bassa marea a traverso della spiaggia per evitare ogni causa di alterazione e di protrazione.

Da quel tempo abbiamo fatto diligenti osservazioni sulle foci de' fiumi, quante volte se ne presentava l' occasione, e con una speciale attenzione notavamo i fenomeni dello scarico de' fiumi quando correvano in piena. Allorchè il mare non era tempestoso, la corrente sboccando dalla foce s' innoltrava veloce molto innanzi nel mare senza cangiar direzione nè dilatarsi fino ad una certa distanza, in guisa che pareva che le acque salse avessero formato sponde impenetrabili a quelle fluenti, che erano spinte innanzi ristrette e riunite da un continuo moto impulsivo impresso da quelle sopravvegnenti. Osservavamo inoltre che prima di sboccare dalla foce il pelo del fiume si deprimeva a livello del mare e vedevansi sollevate su i due lati della corrente le onde agitate. Ciò ci mostrava chiaramente che il fiume acquistava al di sotto l' altezza della sezione corrispondente al suo ingrossato volume, scavando in proporzione il canale della foce ed il fondo del mare fino al di là del banco naturale. Gli scandagli eseguiti quando al diminuire della piena si poteva con barca andar in mare lungo la corrente ne porgevano una prova di fatto. Avevamo dunque pieno convincimento che ivi la sezione corrispondente all'ingrossato volume delle acque del fiume si stabiliva al di sotto del livello del mare. All' incontro quando la traversia infuriava di-

rettamente contro la foce, la corrente contrastava potentemente di fronte, cominciava a ritardare alquanto la sua celerità, ed incalzata dalle acque sopravvegnenti elevava il suo pelo e si dilatava ne' due lati. Ciò non ostante una gran porzione delle acque fluenti correva ristretta nel mare con livello depresso e con una certa profondità, e la rimanente porzione che si spandeva nei lati aspettava che si fossero ritirati i cavalloni, per potersi scaricare. Calmato poscia il mare si scandagliavano molto men profondi il canale della foce ed innanzi ad esso il fondo del mare. Queste osservazioni mostrano bene che all' azione delle traversie si debbono attribuire lo slargamento e profondamento del tronco inferiore de' fiumi presso la foce. Imperocchè ritardato lo scarico delle acque fluenti, le sopravvegnenti debbono esercitare potente azione contro le sponde corrodendole, e contro il fondo scavandolo.

Dopo tante osservazioni era per noi manifesto che le acque fluenti di un fiume spinte da un continuo moto impulsivo delle sopravvegnenti si conservano riunite, come se formassero un solo corpo impellente, e che s' innoltrano innanzi nel mare tra due sponde di acque salse, finchè la loro celerità non sia grandemente diminuita per la continua forza d' inerzia delle anzidette acque salse nella fronte e ne' lati. Da ciò deducevamo non essere necessario formar pareti continue ed impenetrabili nelle sponde del ristretto canale della foce, ed essere all' incontro sufficiente restrignere la sezione con una fila di pali in ciascun

lato a sol oggetto d'impedire l'allargamento della sezione e la deviazione della corrente dalla direzione stabilita. Ben comprendevamo che le acque correnti compresse nel canale doveano spignersi con forza tra i voti de' pali, ma eravamo certi che sarebbero divenute stagnanti dietro quelli ed avrebbero fatto l'officio di pareti come le acque salse. Presentossi opportuna l'occasione di applicare questi principî ricavati da tante osservazioni e da lunghe meditazioni al raddrizzamento della foce de' lagni. Fu principale scopo del nostro disegno di non alterare affatto il piano inclinato della spiaggia e quello dell' attiguo fondo del mare, il reggimento de' quali è stabilito dalla natura secondo la conformazione del lido, la direzione de'venti dominanti della traversia e le correnti littorali. E però determinata la larghezza da darsi al canale della foce, per modo che il volume delle acque magre innalzandosi alquanto potesse vincere l'impeto de' cavalloni, munimmo ciascuna sponda del canale con grossi pali affondati a rifiuto relativo con le loro teste a livello della bassa marea. I pali avevano tra loro la distanza corrispondente alla loro grossezza, con due filagne poste l'una sull'altra erano essi collegati tra loro, ed ogni ordine di cinque pali era fermato con un tirante ad un palo conficcato indietro alla distanza di dieci palmi. I pali posti alla distanza di due grossezze tra loro furono protratti nel mare per condurre più oltre ristretta la corrente. All'imbocco del tronco inferiore de'lagni col canale della foce facemmo costruire due argini in ala che

formano imbuto. Dovendo questi argini operare il restringimento della sezione furono muniti di una cassa, le cui palanche commesse a maschio e femmina erano affondate fino al rifiuto relativo. Al ciglio superiore delle casse posto a livello della bassa marea fu appoggiato un solido rivestimento di fascine degli argini che si congiugnevano con quelli del tronco contiguo de' lagni. Ci studiammo di avere l'accorgimento di fare stabilire gli anzidetti argini in ala a tal distanza dal mare che i più grossi cavalloni non potessero giugnere a batterli di rovescio.

Il buon successo di queste opere ha corrisposto pienamente al disegno conceputo. Le acque ristrette tra gli argini ad imbuto hanno esercitato una sufficiente azione contro il fondo del canale della foce ed hanno stabilito l'altezza corrispondente alla ristretta sezione al di sotto del livello della bassa marea. Avevamo fatto affondare a tal livello le teste de' pali che muniscono le sponde del canale della foce con l' intendimento che le acque esuberanti di qualche straordinaria piena avessero potuto spandersi ne' due lati pel di sopra de' pali. Ma per un traboccamento del Volturno raccoltosi un gran volume di acque nel corso superiore de' lagni fino a superarne gli argini, con nostra grande sorpresa osservammo che esse nell' avvicinarsi al canale della foce deprimevano il loro pelo a livello del mare, in guisa che tutta l'altezza necessaria della sezione stava al di sotto del livello anzidetto, scavandone in proporzione il fondo fino alla profondità di 20 palmi. Con incredibile celerità le acque fluivano

nel mare ed innanzi agli ultimi pali conficcati oltre a 200 palmi dalla spiaggia si scandagliava la profondità di palmi 13 $\frac{1}{2}$, mentre prima vi era appena quella di palmi 2. Lungo il piano inclinato della spiaggia le acque passavano tra i voti de' pali e ne scavavano la sabbia fino a' pali posti in dietro, ma ivi le acque rimanevano stagnanti ed impedivano che ne uscissero altre pe' voti de' pali e si aumentasse la corrosione delle sponde. Sebbene nel mare fossero maggiori gli spazî tra i pali, pure le acque fluenti correvano tra le due file come se le acque del mare formassero argini impenetrabili nei due lati del canale. Essendo continuo il moto delle acque contenute tra i pali, la corrente si manteneva riunita molto innanzi nel mare e scavava il banco di sabbia che si trova sempre avanti le foci ad una certa distanza dalla spiaggia. Ed era allora bello il vedere che i flutti marini s' infrangevano contro i due banchi adiacenti alla corrente, mentre nella direzione di quest' ultima si vedevano piegare i cavalloni su i due lati. Ci conducemmo a fare osservazioni sul canale della foce quando i lagni correvano con mezzana piena e la traversia del mare infuriava direttamente contro essa foce, e non senza maraviglia notammo che le acque fluenti camminavano depresse a livello del mare in calma e che innalzandosi i cavalloni su i due lati, traboccavano nel canale il cui pelo era più depresso, ed erano portati via da quelle fluenti. È anche un importante fenomeno da notare quello di essersi scavata la spiaggia intorno a' pali del canale della foce, in guisa che

ivi si è ottenuta una corrosione conformata in una curva, in vece di operarvisi una protrazione, come avverrebbe se si prolungassero nel mare i moli continuati.

È certamente un gran vantaggio il conseguire la distruzione del banco innanzi le foci ed il mantenere scavato il fondo del loro canale per trasformare i tronchi inferiori di certi fiumi in piccioli porti ove si potrebbero ricoverare i bastimenti sottili che fanno la navigazione di cabottaggio. Ma di gran lunga maggiore è l' utilità di deprimere il pelo delle acque delle foci al livello della bassa marea. I fiumi che si scaricano nel mare sono i recipienti ne' quali si raccolgono gli scoli delle campagne adiacenti. Or con deprimere per tre o quattro palmi la soglia di scarico, si viene a conseguire il medesimo vantaggio che si produrrebbe dalla colmata delle terre depresse per l' anzidetta altezza. L' utilità quindi della depressione della soglia di scarico del recipiente principale è in ragione della differenza della spesa delle opere descritte da quella bisognevole per le colmate. Essendo così ben confermati dalla sperienza i vantaggi del descritto sistema, se ne dovrebbe fare l' applicazione al regolamento della foce del Simeto. Forse in verun altro sito come in quello i lavori del canale della foce potrebbero costar meno. I vicini boschi dell' Etna somministrerebbero eccellente legname di costruttura di ogni dimensione e specialmente i lunghi pini che muniti di punte di ferro si potrebbero affondare a gran profondità. La popolosa città di Catania, la quale è lontana

dal sito de'lavori per 5 miglia in circa, offrirebbe tutt' i mezzi necessarî per condurli innanzi con prontezza e con minore spesa. Non si deve trascurare alcun mezzo per affondare i pali per quanto più si possa, perchè le straordinarie piene sogliono operare grandi scavazioni nel canale della foce. Con tale precauzione i danni da temersi si ridurrebbero allo svellimento di alcuni pali, che si possono affondare di nuovo, o surrogare con altri più lunghi. Nè si deve dubitare della lunga durata di quelle opere, dappoichè il resinoso legname di pino non si guasta nell' acqua per lungo volgere di tempo, e l' affondamento delle teste de'pali a livello della bassa marea ha anche per obbietto la loro lunga conservazione.

Per quanto conosciamo le basse terre adiacenti al tronco inferiore del Simeto, unico recipiente degli scoli della Piana, non sono inferiori al livello dell'alta marea, e per conseguenza potrebbero perfettamente essere prosciugate dirigendosi i loro scoli presso il canale della foce. Inoltre depresso il pelo delle acque del fiume nel canale della foce ed accresciuta grandemente la celerità del loro scarico nel mare, è forza che se ne deprima il pelo delle acque e se ne aumenti la celerità nel tronco superiore fino ad una considerabile distanza. È ben da sperare che questi salutari effetti si sperimentassero fin al di là del sito della scafa per impedire i traboccamenti. Le acque fluenti scappano via con celerità e se ne abbassa il livello, secondo che se ne renda libero lo sbocco e si deprima il loro scarico. Ma qualora l' attuale profonda lunata

apportasse ritardo alla celerità di quelle del tronco superiore e ne facesse elevare il pelo, allora solamente sarebbe necessario raddrizzare il corso del fiume. Nè questo raddrizzamento richiederebbe molta spesa, se cavato un picciolo canale secondo la corda della lunata si lasciasse alle acque l'officio di allargarlo in conformità del loro bisogno. Allorchè poi si fosse stabilito il nuovo alveo, nel suo principio e nel suo sbocco si fermerebbe con gabbioni la sponda contigua alla lunata, e questa si colmerebbe con la deposizione delle torbide, se con gabbioni si chiudesse solamente la sua estremità inferiore.

Qualora le terre basse giacenti dietro la duna non potessero avere per la loro distanza un facile scolo nel canale della foce del Simeto, in questo caso gioverebbe cavare de' pozzi fino ad incontrare copiose sorgenti. Ad essi con profondi canali si dirigerebbero le acque stagnanti e quelle che si mantengono immediatamente sotto la superficie de' terreni palustri. È con ciò necessario che in convenevoli vasche si chiarificassero le acque, affinchè le loro torbide non oppilassero i meati delle sorgenti. In generale non potrebbe essere difficile nè dispendiosa la bonificazione della Piana di Catania, la quale con grande declivio dalle falde dei monti circostanti pende verso il mare. In un suolo molto elevato sul livello del mare sono sufficienti alcuni piccioli canali per dare scolo alle conche depresse nelle quali naturalmente si raccolgono e s'impaludano le acque delle adiacenti campagne superiori. Picciola spesa si richiede per pulire

e raddrizzare i tortuosi alvei di que' fiumicelli che ricevono le acque delle piogge o quelle di alcune sorgenti. In una contrada lasciata per più secoli in abbandono molte picciole cause vi producono pestilenziale infezione, e quelle per la più parte cesserebbero per opera de' coltivatori. Intanto comunque potesse essere grande la spesa della bonificazione, di gran lunga maggiore sarebbe l'utilità.

Quella vasta pianura di 24 miglia di lunghezza e di 8 miglia di larghezza sarebbe il campo d'inesauribili ricchezze che potrebbe ritrarne col suo lavoro e con la sua industria una popolazione di dugento mila abitanti che ivi si stabilisse. Il terreno presenta picciole schiene con falde dolcemente inclinate nelle quali prospererebbe ogni maniera di piantagioni di alberi. Con le acque de' tre fiumi Simeto, Dittaino e Gurnalunga si potrebbero irrigare le valli e le conche spianate nelle quali si eseguirebbero le più preziose coltivazioni come quella del cotone e l'altra degli agrumi. Inoltre quella pianura circondata di monti sembra essere il più opportuno bacino per cavarvi numerosi pozzi artesiani. In verun altro sito come in quella caldissima contrada possono essere di grande utilità i pozzi artesiani per aumentare le irrigazioni, per mezzo delle quali si possono eseguire svariate maniere di coltura. Il bonificamento della Piana vuolsi comparare alla conquista di una ricca colonia, dalla quale la moderna civiltà potrebbe ritrarre prodigiose ricchezze. Comunque sia grande e possa parere difficile l'impresa, pure deve tenersi per

fermo di potersi condurre a perfezione col concorso delle popolazioni e con la perseveranza. Bisogna però darvi cominciamento con alacrità nella presente favorevole congiuntura che per lo scioglimento della promiscuità de' dritti toccherà a' comuni una parte di quelle fertilissime terre. Nel farsene la distribuzione agli agricoltori l' amministrazione della provincia deve presceglierе i siti meno insalubri adiacenti alle nuove strade lungo le quali farebbe edificare una casa rurale per ogni quota. Nel tempo stesso dovrebbe rivolgere le sue speciali cure a far rimuovere le cause d' infezione nelle vicinanze de' nuovi villaggi. Operandosi i primi miglioramenti per le cure dell' amministrazione, i privati possessori mossi dallo stimolo dell' interesse ne imiterebbero l' esempio.

Altre favorevoli circostanze renderanno di maggior valore il bonificamento della Piana. Si distendono fino al suo lembo le falde del gran vulcano, nella cui media regione selvosa sono pingui i pascoli durante la state. Anche le montagne de' distretti di Nicosia e di Caltagirone offrono pingui pascoli estivi. Al presente nel verno il bestiame discende nella Piana per nudrirsi dell'erbe che nascono ne' terreni che si lasciano in riposo. Miglioratasi però l'agricoltura della pianura, per otto mesi dell' anno il bestiame si manterrebbe nelle stalle coi foraggi secchi e co' prati artificiali per dar letame, e solamente nella più calda stagione andrebbe a nudrirsi de' pingui pascoli naturali de' monti. Così si potrebbero aumentare più del doppio gli armenti di quella provincia e la pa-

storizia e l'agricoltura si soccorrerebbero a vicenda. Inoltre la popolosa città di Catania situata in riva al mare all'estremità della Piana avendo a fare rapidissimi progressi in ogni maniera di miglioramenti dopo l'edificazione del nuovo porto, sarebbe l'emporio ed il centro di traffico e di permutazione delle produzioni di quella fertile contrada. Con la popolazione che si stabilirebbe nella pianura avrebbero immediata relazione i grossi comuni di Misterbianco, Belpasso, Paternò, Biancavilla, Adernò, Centorbi, Regalbuto, Aidone, Piazza, Caltagirone, Grammichele, Vizzini, Mineo, Militello, Scordia e Lentini, i quali sono situati sulle alture circostanti ed hanno una popolazione che insieme a quella di Catania ora oltrepassa dugento mila abitanti. Quindi una numerosa agiata popolazione potrebbe permutare le produzioni della pianura con quelle dei monti e le une e le altre con quelle dell'industria nazionale e straniera. Non v'ha in somma contrada ove per tanti pregevoli doni naturali si potessero meglio rinnovare i prodigî dell'antica Siracusa.

Come si è notato innanzi, il distretto di Caltagirone comprende la maggior parte della Piana di Catania e delle colline soprastanti; e nella sua piccola porzione montuosa della diramazione di monti che divide il bacino inferiore del Simeto da quello dello Imera meridionale si trova riunita la massima parte della popolazione distribuita in pochi grandi comuni. Caltagirone una delle più cospicue città dell'interno ha una popolazione di oltre a 22 mila abitanti.

È situata sull'alto di due colline e le due parti della città sono congiunte per mezzo di un ponte. Molto esteso, fertile ed in parte ben coltivato è il suo territorio. Appartiene al comune una vasta estensione di terreni dall'affitto dei quali ritrae una rendita di oltre a 70 mila ducati. Ivi perciò saranno maggiori i vantaggi delle sapienti disposizioni legislative di ripartirsi tra i cittadini non possidenti i demanî comunali. Oltre la mentovata rendita il comune vanta un credito di 242 mila ducati, il quale non fa certamente l'elogio dell'amministrazione municipale de' tempi andati. Ma è pur giunto il tempo in cui la città di Caltagirone può pervenire al più elevato grado di prosperità coi suoi proprî mezzi, e tutti i cittadini che sentono il santo amor di patria, debbono concorrere alla grande opera. In ogni quota che potrebbe essere di 25 a 30 moggia legali, si dovrebbe costruire una casa rurale per alloggiare la famiglia del nuovo colono che meglio si affezionerebbe al suolo. Anche con le piantagioni di utili alberi si porgerebbe a' coloni la mercede del lor lavoro per migliorare il proprio podere. Ben collocando le case in un sito centrale donde si diramerebbero le quote della figura di un settore di cerchio, si formerebbero de' villaggi di coltivatori all'intorno della città principale, la quale diverrebbe il centro dell'industria e del traffico delle derrate da spedirsi per le strade rotabili in Catania ed in Terranova sul mare Africano. Nel tempo stesso si eseguirebbero i bonificamenti necessarî per rendere salubre l'aere delle campagne che si ripartiscono. Con la sicurtà di

così ricche possessioni la città potrebbe togliere a prestanza con discreto interesse le somme bisognevoli e co' canoni delle quote e delle case costrutte pagherebbe l'interesse ed estinguerebbe il debito nel corso di pochi anni. La città di Caltagirone offrirebbe vasto campo di merito e di gloria all' amministrazione municipale, a quella della provincia, al consiglio distrettuale ed a quello provinciale.

Per le strade rotabili da costruire sarebbero distanti da Caltagirone il comune di Grammichele di 8500 abitanti per 7 miglia, quello di Vizzini di 12 mila abitanti per 13 miglia, quello di Licodia di 6 mila abitanti per 14 miglia, quello di Mineo di 8300 abitanti per 12 miglia e l'altro di Militello di 9 mila abitanti per 18 miglia. Quest' ultimo comune specialmente si distingue per la florida coltura che vi ha fatto grandi progressi, dacchè si diedero a censo i terreni pertinenti al comune ed a diversi corpi morali. Tutti gli anzidetti popolosi comuni sarebbero altrettanti centri d'industria e di traffico, rispetto a' numerosi villaggi che sorgerebbero ne' loro vasti territorî. I piccoli comuni di Mirabella, di S. Michele e di S. Cono che tutti insieme hanno una popolazione di 6500 abitanti, sono sparsi nella parte più montuosa del distretto. Costrutta però la strada rotabile da Piazza a Caltagirone a traverso de'loro territorî, si potrà ritrarre molto miglior profitto delle produzioni del suolo inviandole a Terranova sul mare Africano o a Catania sul mare Jonio. I comuni di Rammacca e di Palagonia, e specialmente il secondo che si av-

vicina più alla Piana di Catania, profitteranno de' miglioramenti della pianura, in concorrenza di tutti gli altri che sono situati sulle alture circostanti. In somma la città di Caltagirone ed il suo intero distretto riuniscono tanti pregevoli vantaggi da progredire in molti miglioramenti e specialmente in quello dell' industria campestre.

Il distretto di Nicosia posto nell'interno dell'Isola è come incastrato tra sette altri distretti co' quali confina. La marina più vicina a Nicosia è quella de' Margi pertinente al territorio di Mistretta, e la lunghezza della strada che si sta costruendo è di 30 miglia. Costrutta però la nuova strada da Nicosia a Catania e edificato il porto in quest' ultima, ivi converrebbe spedire le derrate, quantunque risultasse di 52 miglia la strada da Nicosia a Catania. Il suolo di questo distretto, come dinanzi si è notato, fa parte del bacino superiore del Simeto, ed è intersegato da' suoi influenti. Sarà perciò di gran vantaggio che quella contrada sia attraversata dalle principali strade che si dirigono a Messina ed a Catania e da quelle che mettono in comunicazione una parte della costa del Tirreno con le contrade interne. Sia per la salubrità dell'aere sia per ragion di difesa, tutt' i comuni si veggono stabiliti sull' alto de' monti e sono quasi deserte le numerose fertili valli. Nicosia capo luogo di distretto di 13200 abitanti è situata in un sito difficile sulle creste di due monti. Troina antica città di 7500 abitanti è posta alle falde de' monti che s' innalzano di rincontro a quelli della catena. S'erge Regalbuto di 8 mila abi-

tanti sul dorso de'monti che distendono le loro falde tra i due principali influenti del Simeto detti Fiume Salso e Dittaino. Poco lungi sul dorso della medesima diramazione di monti sorge il comune di Centorbi di 6100 abitanti. Il comune di S. Filippo di Argirò di 7200 abitanti situato sulla vetta di un monte che ha la forma di pan di zucchero, signoreggia quasi nel mezzo tutto il paese. Anche è posto in alto alle falde del monte Nissuria il comune di Leonforte di 10700 abitanti. La situazione di tutti que'popolosi comuni in siti eminenti è molto acconcia per farli divenire centri d'industria e di traffico, quando nelle sottoposte fertili valli si vedranno sorgere numerosi villaggi di coltivatori. La popolosa città di Nicosia, la quale sarebbe intersegata dalla strada da Palermo a Messina ed a Catania e dall' altra da Leonforte alla marina di Mistretta, diverrebbe il centro dell'industria e del traffico. È però da notare che questo distretto tutto montuoso e lontano dal mare non potrebbbe sostenere la concorrenza delle altre contrade della Sicilia per le produzioni di poco valore come sono il grano ed il vino. Ivi perciò convien dilatare la coltivazione degli ulivi, de'mandorli e de'gelsi, perchè l'olio le mandorle e principalmente la seta a cagione del loro alto prezzo possono bene sostenere le spese di un lungo trasporto.

Attraversando il distretto di Nicosia volgevamo in mente i diversi miglioramenti da operarsi nell'industria di quella regione montuosa, quando giugnendo a Leonforte fummo piacevolmente sorpresi dall' os-

servare che quasi tutte le donne di quella città erano intente a filar cotone. Scorgendone eccellente la qualità, dimandammo donde se ne provvedessero, e ci fu risposto essere produzione della valle del Simeto, e del territorio di Pachino. La qualità non è punto inferiore a quella del cotone di Egitto e migliorandosene la coltura e facendosene venire il seme da Fernambuco, si deve tener per fermo che ne diverrebbe molto migliore la qualità da poter supplire a tutt' i nostri bisogni. Ci fu soggiunto che in Leonforte si stava stabilendo una gran filanda di cotone. In quella città già le donne sono abituate a tessere il cotone, ed è agevole migliorarne i tessuti, facendosi uso de' telai costrutti alla foggia di quelli inglesi. In Catania ove i tessuti di seta sono pervenuti a tanta perfezione, certamente si perfezionerebbero anche quelli di cotone. Non si può pretendere che per finezza di lavoro e per apparecchio si giugnesse a toccare la perfezione dei più pregevoli tessuti inglesi, de' quali il lusso fa picciola consumazione. È importantissimo però provvedere a' bisogni dell' universale senza comperare dagli stranieri il cotone greggio nè quello filato, nè i tessuti. Così un immenso lavoro si porgerebbe ai lavoratori di campagna ed agli artefici, e le donne che ora non possono procacciarsi una mercede con le proprie fatiche, avrebbero il modo di provvedere alla propria sussistenza. Grande perciò sarebbe l'aumento di ricchezza, che in proporzione dell' aumentato lavoro produttivo si diffonderebbe in tutte le classi della popolazione.

*

Nel raccomandare la rilevante industria del cotone facciamo fervidi voti che nella provincia di Catania si aumentasse quella della seta. Ne' dintorni della città di Catania si moltiplicano i gelsi, si conosce bene il governo de' bachi, si sa tirare la seta, e nell' anzidetta città l' arte del tesserla è giunta già ad un certo grado di perfezione. L'utilità di quella industria ne farà imitare l'esempio agli altri Siciliani , e l' istruzione pratica del governo de' bachi si diffonderebbe da per tutto. Il clima è mirabilmente adatto alla vegetazione de' gelsi e non occorrono tante dispendiose cure per ben allevare i bachi. Senza il bisogno di grandi bigattiere ogni contadina, come si fa nei dintorni di Napoli, nelle Calabrie e ne'distretti di Messina e di Catania, può allevarne una certa quantità nel proprio tugurio. Non pagandosi interesse per capitali da impiegare in fabbriche, in utensili ed in apparecchi, nè mercede per mano d' opera, nè mirandosi a grosso guadagno, la picciola industria di molte migliaia di donnicciuole può dare un' immensa produzione a prezzo così vile da far cessare ogni speculazione in grande de' paesi stranieri. Si rammentino i Siciliani che nella loro terra natia prima che in ogni altra contrada di Europa s'introdusse l'industria della seta, e che per tanti vantaggi naturali è dato ad essi di sostenere con maggior profitto la concorrenza di tutti gli altri popoli in tale industria. Finora insuperabili ostacoli politici ne impedivano il progresso. Nelle vaste spopolate tenute nelle quali a vicenda si coltiva il grano e pascolano gli armenti, non si possono piantar gelsi

nè allevare bachi da seta. Per la suddivisione delle terre in conseguenza dell'abolizione della feudalità e de'fedecommessi, per lo scioglimento della promiscuità, per la ripartigione de' demanî comunali e per la permutazione in danaro delle prestazioni che ora si pagano in derrate, l'industria de' coltivatori farà in breve tempo grandi progressi.

Strade della Provincia di Catania.

Palermo, Messina e Catania sono tre cospicue città, le quali facendo valere i proprî naturali vantaggi della posizione e della fertilità del suolo possono giugnere al più eminente grado di prosperità e di ricchezza, e più rapidi possono essere i loro progressi nella congiuntura della crisi delle relazioni commerciali per la navigazione a vapore nel Mediterraneo. Esse diverranno gli emporî delle derrate prodotte nelle contrade contigue e delle merci straniere che si permutano con quelle, e le sedi dell'industria nazionale per provvedere a tutti gli ordinarî bisogni del vivere civile. Nella carriera de'miglioramenti Palermo può andare molto innanzi, ma come si è mostrato, Messina e Catania per le loro speciali favorevoli condizioni possono più rapidamente progredire. Devesi però poner mente che il carattere distintivo del nostro secolo consiste nell'attività degli uomini e nel rapidissimo movimento delle cose. Con la navigazione a vapore nel Mediterraneo saranno molto più celeri il modo di viaggiare degli uomini ed il traffico delle merci preziose, e pos-

siamo ben contentarci di andare con bastimenti a vapore da Palermo a Napoli ed a Catania in 18 ore, ed a Trapani in 6 ore, da Messina a Napoli in 20 ore, a Palermo in 12 ore ed a Catania in 6 ore e da Catania a Napoli in 24 ore. Minor tempo s'impiega in tali viaggi co' legni corrieri a vapore. Quello che fa l' ufficio della posta tra Napoli e Palermo, per l'ordinario esegue il tragitto in 16 ore. Ciò non ostante spesso può avvenire che non si possa aspettare la partenza di un bastimento a vapore e che si debba correre prontamente da Palermo a Messina o a Catania, o al contrario, e per conseguenza, oltre al naturale bisogno di aver buone strade, è di grande importanza che sieno agevolissime quelle che mettono in comunicazione le principali città marittime. È anche di maggior necessità costruire numerose agevoli strade che dall'interno conducano a'luoghi d'imbarco, affinchè i carretti possano discorrerle in minor tempo col massimo carico. Così diminuite le spese di trasporto da' luoghi della produzione negli emporî stabiliti sul mare, possiamo meglio profittare del vantaggio della nostra posizione quasi nel mezzo del Mediterraneo, permutando a tenue prezzo le nostre svariate e squisite derrate.

In opposizione di queste essenziali condizioni sembra che a bella posta si fossero tracciate tutte le attuali strade di Sicilia. Rispetto a quella principale che conduce da Palermo a Messina ed a Catania, ne abbiamo già accennato i gravissimi difetti di ripide pendenze e di cattiva direzione della traccia fino a Cala-

scibetta. Nè sono minori i difetti della sua continuazione nella provincia di Catania. Dal confine al miglio 86 sale a Leonforte al miglio 92, e da questa città con più smoderate pendenze va ad attraversare al miglio 100 il comune di S. Filippo di Argirò sulla vetta di un monte che ha la forma di un pan di zucchero. Discendendo da questo comune si sale per attraversare al miglio 108 il comune di Regalbuto sul dorso di elevati monti. Indi con ripido pendio si discende nel fondo della valle del Simeto per poi salire sulla città di Adernò al miglio 121. Finalmente passando pei comuni di Biancavilla, di Paternò e di Misterbianco conduce in Catania al miglio 140. Quindi è di 34 miglia la lunghezza della strada attuale da Palermo a Catania che si distende nel territorio della provincia di Catania. Facendo il viaggio per la descritta strada si sperimenta lo strazio di andar lento e fermarsi nelle aspre salite e di correre il rischio di precipitare nelle ripide discese. Cresce il dispetto nel vederci obbligati di visitare contro voglia que' comuni situati ai tempi de'Saraceni, o poco prima o poco dopo, sulle vette di alte montagne. In somma in vece di costruirsi una strada adatta al commercio, si ebbe il disegno di congiugnere que' comuni situati in siti alpestri con altrettante traverse. Vale a dire, col danaro del pubblico erario si volle accordare a que' comuni un favore a danno dell' universale.

Discorrendo delle strade delle province di Palermo e di Messina si è notato che quella per Gangi, Nicosia e Troina a Bronte con pendenze che non ol-

trepassassero il 5 per 100, sarebbe della lunghezza di 94 miglia. Aggiuntevi altre 28 miglia da Bronte a Catania, la strada da Palermo a quest' ultima città sarebbe di 122 miglia; vale a dire, per miglia 18 sarebbe più breve di quella attuale che ha ripidissime pendenze, ed è perciò disadatta al traffico. La città di Nicosia capo luogo di distretto sarebbe distante da Palermo per 70 miglia e da Catania per miglia 52, che da un carretto si possono discorrere in due giorni. Quindi con discreta spesa di trasporto si potrebber condurre al porto di Catania le produzioni delle vicinanze di Nicosia e delle falde meridionali della catena de' monti che soprasta alla costa del Tirreno.

La nuova strada da Palermo a Calascibetta disegnata nel real decreto de' 17 dicembre 1838 sarebbe di 66 miglia di lunghezza, mentre per l'attuale che ha ripidissime pendenze, si noverano 80 miglia. Intanto la città di Castrogiovanni di 13 mila abitanti e quella di Calascibetta di 5 mila essendo situate nel centro della Sicilia ed avendo un territorio fertilissimo non possono spedire le loro derrate in Catania per l'attuale difettosa strada di 60 miglia di lunghezza che i carretti non potrebbero discorrere in un tempo minore di tre giorni con la metà del carico. All'incontro discendendosi nella valle del fiume Dittaino, seguendone l'andamento sulla sponda sinistra ed andandosi ad incontrare sulla sponda sinistra del Simeto la strada da Caltagirone a Catania, questo andamento sarebbe di 42 miglia di lunghezza che i carretti col massimo carico discorrerebbero in

un giorno e mezzo, e per conseguenza le spese di trasporto sarebbero la quarta parte di quelle per l'attuale strada. Inoltre potendosi profittare del tratto attuale dalle vicinanze di Calascibetta al ponte Matrona e dell'ultimo tratto della strada di Caltagirone, la nuova costruzione sarebbe di 23 miglia in circa. Così il bacino superiore del Simeto avrebbe due strade commerciali. La prima costeggiando le falde meridionali della catena di monti e seguendo la valle del tronco superiore del Simeto con un andamento breve ed agevole condurrebbe a Bronte, donde procederebbe con due rami a Messina ed a Catania. La seconda dalle vicinanze di Calascibetta a Catania porgerebbe ad una estesa regione mediterranea l'opportunità di spedire le sue produzioni ad un porto del mare Jonio. Dall'altro canto è ben da notare che per questa via la distanza da Palermo a Catania sarebbe di 108 miglia, e per conseguenza si accorcerebbe il cammino per 14 miglia rispetto all'andamento per Nicosia, e per 32 miglia rispetto alla strada attuale di ripidissime pendenze. Parimente volendosi andare da Palermo a Messina passando per Catania, la distanza per la nuova strada sarebbe di 149 miglia, mentre per quella attuale si noverano 191 miglia. Per tali circostanze l'attuale strada da Leonforte ad Adernò tracciata con ripido pendio sulle creste de' monti essendo disadatta a' bisogni del traffico farebbe l'officio di traversa comunale distesa tra Calascibetta, Leonforte, S. Filippo di Argirò, Regalbuto ed Adernò. È questa un'altra luminosa prova che la conformazione del

terreno e non già il capriccio degli uomini deve servire di norma nella traccia delle strade.

L'attuale strada di Messina dopo essere giunta ad Adernò volge a settentrione dirigendosi a Bronte che n'è distante 9 miglia ed indi a Randazzo con un tratto di ugual lunghezza. Da Randazzo fino al ponte di Calatabiano, confine tra le due province di Messina e di Catania, la medesima strada si distende con ripide pendenze per la lunghezza di altre 18 miglia nelle falde settentrionali dell'Etna, passando pe'comuni di Linguaglossa e di Piedimonte. Abbiamo notato altrove quanto sieno malagevoli al traffico i due lunghi tratti della strada di Messina dal ponte Matrona ad Adernò di miglia 34 $\frac{1}{2}$ e da Adernò al ponte di Calatabiano di 36 miglia. La strada da Palermo a Messina non è solamente di grande interesse per la sua intera lunghezza, ma molto più importante è la seconda porzione da Nicosia a Messina per trasportare nel porto della seconda città le produzioni di una vasta regione mediterranea. Da Nicosia passandosi nella valle superiore del Simeto si potrebbe costeggiare una delle sponde fin sotto Maletto, e da questo comune andando a Randazzo si seguirebbe la valle del fiume Cantara. Nè si deve aver premura di toccare il comune di Randazzo, quando si debba allungar cammino o salire più in alto. Il principale scopo delle strade rotabili deve essere quello di far diminuire le spese di trasporto delle voluminose derrate che dal luogo della produzione si debbono condurre in quello dell'imbarco. Per la qual cosa si deve rigorosamente osservare la mas-

sima che i comuni con traverse speciali debbono andare ad incontrare le strade principali e non già queste ultime i comuni. I carretti si fermano sempre fuori degli abitati per evitare gl'imbarazzi, e solamente colui che viaggia per negozî ha bisogno di un buon letto in una decente locanda. Tracciandosi perciò secondo le regole del mestiere la strada da quel ponte alla valle del Simeto forse essa si accorcerebbe di 3 miglia, e la distanza da Nicosia a Messina sarebbe di 76 miglia e da Palermo a Messina di 146 miglia. Dalla valle del Simeto essa si dividerebbe in due rami diretti l'uno verso Adernò e l'altro verso Randazzo.

La strada provinciale da Catania al confine della provincia di Messina, di 23 miglia di lunghezza, si distende lungo le falde estreme dell' Etna sempre a poca distanza dalla costa orientale. Essa insieme con le due traverse di Trecastagne e di Aci S. Antonio di 5 miglia di lunghezza dà communicazione ad un gran numero di popolosi comuni sparsi su quelle falde. È stata anche approvata la costruzione di altre due traverse della lunghezza di 5 miglia la prima delle quali di miglia 3 $\frac{1}{2}$ dal trivio di Zaffarana etnea deve menare a Trepunti e la seconda di miglio 1 $\frac{1}{2}$ da Trecastagne deve condurre a Fondachello. L'anzidetta strada da Catania al confine verso Messina rappresenta la corda del gran segmento circolare al quale si può comparare la base dell' Etna, e compie il contorno delle sue falde con una strada rotabile di 78 miglia di sviluppo.

Una delle più importanti strade della provincia

di Catania è quella che da Catania si deve distendere a Siracusa. Essa vuolsi riguardare come continuazione di quella che lungo la costa orientale si dirige da Messina a Catania, e come la comunicazione più breve tra Messina e Siracusa, e tra i porti di queste due città con gli altri due intermedî di Catania e di Augusta. Inoltre mette in comunicazione il bacino inferiore del Simeto col distretto di Siracusa, e le due province di Messina e di Catania con quella di Noto. Per queste considerazioni economiche e politiche importa grandemente che al più presto sia condotta a termine. È di miglia $6 \frac{2}{3}$ il tratto che appartiene alla provincia di Catania, e di questo si è già compiuta una porzione di 5 miglia, e la rimanente sarà in breve tempo perfezionata. Sono anche in costruzione i due seguenti tratti dal confine a Lentini di miglia $6 \frac{1}{2}$ e da Lentini a Priolo di miglia $14 \frac{1}{2}$.

La strada da Leonforte per Nicosia e per Mistretta fino alla costa settentrionale metterebbe in comunicazione tra loro quattro principali strade; cioè quella che secondo la valle del Dittaino per l' andamento più breve conduce a Catania, quella attuale che segue la cresta de' monti, quella che da Gangi per Nicosia, Troina e Bronte mena con un ramo a Messina e con l'altro a Catania, e l'altra che si distende lungo la costa settentrionale. Nicosia sarebbe il principale centro di traffico e di deposito delle derrate. Da Leonforte a Nicosia la nuova strada è di 13 miglia e se n' è già aperto il tracciolino pel quale si è diretto il traffico della gente a piedi ed a cavallo. Si sono anche

composti i progetti del tratto da Nicosia al confine del distretto di Mistretta di 10 miglia, e dell'altro dallo anzidetto confine a Mistretta di miglia 6 $\frac{1}{2}$. Prima di ordinarsi la costruttura della descritta strada la città di Mistretta situata sull'alto tra i monti avea intrapreso ad aprire una traversa che dalla città dovea condurre alla propria marina detta dei Margi, se n'era costrutta una porzione di miglia 3 $\frac{1}{2}$, e per un'altra di ugual lunghezza si era aperta la traccia. Senza badarsi all'enorme altezza di Mistretta sul mare, i due primi tratti furono condotti quasi in piano per la costa del monte col disegno di precipitarsi giù con ripidissime pendenze per l'ultimo tratto. Un ingegnere di Acque e Strade incaricato del progetto della continuazione di quella strada ha proposto che conservandosi la porzione costrutta ed abbandonandosi la traccia aperta si discendesse fino al mare con pendenze quasi sempre al 5 per 100. Ha notato inoltre che lasciandosi anche il tratto eseguito e dirigendosi la traccia pel comune di Reitano alla marina di S. Stefano di tre mila abitanti, la strada sarebbe di 9 miglia in vece di miglia 10 $\frac{1}{3}$. Sarebbe anche da esaminare se portandosi l'andamento per Motta d'Affermo o per Pettineo convenisse meglio condurre la strada alla marina di Tusa ove sono i magazzini dell'antico caricatoio. Rispetto alla strada da Mistretta alla marina non si tratta di un interesse municipale già tradito, ma sì bene di quello delle due province di Messina e di Catania. Appartiensi principalmente al consiglio provinciale di Messina di

esaminare la quistione sotto le considerazioni economiche.

Da Piazza, sito centrale in cui debbono concorrere molte comunicazioni, se ne deve diramare un'altra a Caltagirone della lunghezza di 14 miglia. Attraversando un suolo montuoso essa si deve distendere per 4 miglia nel distretto di Piazza e per 10 in quello di Caltagirone, e ad 8 miglia in circa dalla prima città deve toccare il comune di Mirabella. La strada di Siracusa che dovea costruirsi col prodotto dell'imposta dell' uno e mezzo per cento, dovea presso Calascibetta diramarsi da quella da Palermo a Messina, e quindi dirigersi per Piazza e Caltagirone a Lentini. Si erano anche stabiliti i punti principali della traccia, e tra questi fu prescelto il comune di S. Michele. Ma gli abitanti del vicino comune di Mirabella ben discernendo che le circostanze del terreno non erano favorevoli al prescelto andamento, facevano instanza che la traccia si fosse condotta per Mirabella. Già da gran tempo i Siciliani sapevano apprezzare i vantaggi delle strade rotabili, e mossi dall'interesse di far passare quel tratto di strada pel proprio territorio gli abitanti di S. Michele e quelli di Mirabella adoperavano tutti i mezzi per conservare i primi il favore ad essi accordato col primitivo progetto, e per attirarlo a sè i secondi. In una quistione agitata con tanto calore dalle due parti il real governo saggiamente si avvisò di farla definire da due ispettori di Acque e Strade, commettendo loro l'incarico di stabilire l'andamento più convenevole della traccia. Per l'accurato

esame de' luoghi i due sperimentati ingegneri si convinsero che la natura del terreno non consentiva di condursi per S. Michele la traccia e che l'andamento più convenevole era quello che passa per Mirabella.

È situata la città di Caltagirone sulla diramazione de' monti che separano il bacino del Simeto da quello dell' Imera meridionale e che si avvicinano più al lido del mare Africano. Per mettersi in comunicazione con Catania, capo luogo della provincia, da parecchi anni si è intrapresa la costruzione di una strada della lunghezza di miglia 36 $\frac{2}{3}$. Nel tempo stesso si pose mano a' lavori nelle due estremità e dalla parte di Catania se n'è compiuto un lungo tratto. Da quella di Caltagirone si è anche terminata la porzione dalla discesa de' monti nella Piana, la quale durante la stagione asciutta per una strada naturale si può discorrere con carri e carrozze. I due tratti condotti a termine sono della lunghezza di miglia 12 $\frac{2}{3}$. Si sono anche formati passaggi provvisionali per discendere negli alvei de' fiumi Dittaino e Gurnalunga amendue grossi influenti del Simeto. Avuto riguardo alla posizione centrale di Caltagirone col real decreto de' 17 dicembre 1838 si statuiva la costruttura di tre altre importanti strade da diramarsene. La prima dovea condursi a Lentini per congiugnersi con la strada da Catania a Siracusa. La seconda dovea rivolgersi a Terranova ch' è il più vicino sito d'imbarco sul mare Africano. La terza dovea distendersi passando per Grammichele a Vizzini, donde debbono procedere due strade nella provincia di Noto.

Rispetto alla prima strada da Caltagirone a Lentini sono in quistione due diversi andamenti. Secondo il primo la traccia devierebbe dalla strada di Catania presso il comune di Palagonia distante da Caltagirone per 16 miglia. Dopo 5 miglia toccherebbe Scordia e dopo altre 8 miglia giugnerebbe a Lentini. Secondo l'altro andamento a 10 miglia da Caltagirone la traccia di due miglia di lunghezza dalla strada di Catania condurrebbe a Mineo. Da questo comune procedendo innanzi dopo sei miglia toccherebbe Militello e dopo altre sei miglia Francofonte, donde si andrebbe a Lentini con un tratto di 4 miglia in circa. I due andamenti sono di ugual lunghezza. Il primo offre il vantaggio di doversi costruire un tratto di strada di 13 miglia di lunghezza, ma dà comunicazione alla sola popolazione di Scordia di 6 mila abitanti in circa. Pel secondo sebbene la lunghezza della strada da costruirsi fosse di 18 miglia, pure esso merita preferenza perchè apre la comunicazione alle popolazioni di Mineo, Militello e Francofonte di 21300 abitanti. Intanto il principale mezzo per la costruttura delle strade consistendo nella tassa graduale sulle terre adiacenti, la quistione de' due andamenti concerne l'immediato interesse di quelle popolazioni, e presto o tardi saranno eseguiti l'uno e l'altro.

La strada da Caltagirone a Terranova di 20 miglia di lunghezza si svilupperebbe con dolcissime pendenze quasi sempre in discesa seguendosi la valle del fiume Dirillo. Da Caltagirone, posizione centrale di traffico e di deposito, i carretti portando il massimo carico

andrebbero in una giornata in Terranova, emporio marittimo anche di quella città, e nel giorno seguente ritornerebbero trasportandovi le merci straniere.

È anche importante la strada da Caltagirone a Vizzini: la quale attraversando terreni per la più parte ben coltivati dopo 7 miglia toccherebbe il popoloso comune di Grammichele. Dopo altre 6 miglia giugnerebbe a Vizzini donde si debbono diramare una strada verso Palazzolo ed un'altra verso Chiaromonte.

È situata la città di Piazza in una posizione centrale della parte superiore della gran diramazione dei monti che separano il bacino del Simeto da quello dell' Imera meridionale. Importa perciò grandemente che pel cammino più breve si andasse da quella città in Catania la quale è l'emporio del primo bacino. È anche util cosa mettere più direttamente in comunicazione la parte settentrionale della Piana con la regione superiore della gran diramazione di monti. Per tali considerazioni con un real rescritto si è approvato che si costruisse un'altra strada che da Piazza passando per Aidone andasse ad incontrare nella Piana quella da Caltagirone a Catania. Sarebbe di 7 miglia la lunghezza del primo tratto da Piazza per Aidone fino al confine della provincia di Catania. Sarebbe di 20 miglia il secondo tratto dal mentovato confine all' incontro della strada da Caltagirone a Catania. L'ultimo tratto di 11 miglia sarebbe poi comune alle due strade. Quindi la distanza da Piazza a Catania per questa via avrebbe la lunghezza di 38 miglia, mentre per la direzione di Caltagirone sarebbe di miglia 50 $\frac{1}{4}$.

Seguita intanto il solito quadro indicante le strade costrutte in questa provincia e le principali da costruire.

Strade già costrutte nella provincia di Catania.

	LUNGHEZZA in miglia legali.
Dal ponte Matrona prima di Leonforte a Catania..	44
Da Adernò per Randazzo al ponte di Calatabiano..	36
Da Catania al confine della provincia di Messina lungo il lido..............................	23
Traversa di S. Gregorio e Trecastagne...........	5
Due tratti della strada di Caltagirone...........	12 2/5
Strada di Siracusa da Catania al Simeto..........	5
Totale miglia.........	125 2/5

Strade da costruirsi nella provincia di Catania.

	LUNGHEZZA in miglia legali.
Dal confine della provincia di Palermo presso Gangi per Nicosia, Troina e Bronte................	34
Dalle vicinanze di Calascibetta per la valle del Dittaino a Catania..............................	42
Strada di Siracusa dal Simeto al confine...........	1 2/5
Da Leonforte per Nicosia fino al confine verso Mistretta....................................	23
Dal confine del distretto di Piazza a Caltagirone...	10
Porzione da eseguirsi della strada da Caltagirone a Catania...................................	24
Dalla strada di Caltagirone per Mineo e Francofonte a Lentini..............................	18
Da Palagonia per Scordia a Lentini.............	13
Da Caltagirone a Terranova nella provincia.......	9 1/2
Da Caltagirone per Grammichele e Vizzini al confine della provincia di Noto.................	13
Dal confine del distretto di Piazza presso Aidone all'incontro della strada da Caltagirone a Catania..	20
Dal trivio di Zaffarana Etnea a Trepunti.........	3 1/2
Da Trecastagne a Fondachello..................	1 1/2
Totale miglia...............	213

Cenno topografico ed economico della provincia di Noto.

La provincia di Noto ha la figura di un triangolo equilatero, i cui lati hanno la lunghezza di 50 miglia legali, se dal capo Passero, il quale presso la costa distingue il mare Jonio dall' Africano, si tirino due linee l' una diretta alla foce del Simeto, e l'altra a quella del Dirillo, e con una terza linea si congiungano le due foci anzidette. Il lato della base confina col distretto di Caltagirone pertinente alla provincia di Catania, tranne il piegamento della linea di 12 miglia che la divide a Ponente dal distretto di Terranova della provincia di Caltanissetta. Il lato rivolto ad oriente è bagnato dal mare Jonio, ed offre i due eccellenti porti naturali di Siracusa ed Augusta. Il terzo che guarda mezzogiorno è bagnato dal mare Africano. La parte estrema della gran diramazione, la quale divide il bacino del Simeto da quello dell'Imera meridionale si prolunga dal distretto di Caltagirone quasi nel mezzo della provincia di Noto nella direzione da maestro a scirocco. I monti però di quella diramazione van digradando secondo che si avvicinano al mare, e da essi si spiccano molti rami di monti più depressi e di colline.

Di poca considerazione sono tutti i fiumi che intersegano il suolo di questa provincia, e quelli di più lungo corso prendono origine dalle falde dell'anzidetta diramazione. Dalle vicinanze di Grammichele

e di Vizzini con diversi rami prende origine il fiume Dirillo, che forma limite tra il distretto di Modica e quelli di Terranova e di Caltagirone. Anche nelle vicinanze di Grammichele ed in quelle di Buccheri dalle falde de' medesimi monti rivolte a greco discendono i fiumi che si scaricano nel lago artificiale detto il Biviere di Lentini. Questa provincia si divide in tre distretti di Noto, di Siracusa e di Modica.

Il distretto di Siracusa confina a settentrione per un breve tratto vicino al mare col distretto di Catania e pel tratto più lungo con quello di Caltagirone, a ponente anche con quest' ultimo, a libeccio con quello di Noto e ad oriente è bagnato dal mare Ionio. Dalla diramazione di monti che separa i bacini del Simeto e dell'Imera si spiccano in diverse direzioni parecchi rami secondarî. Il primo dirigendosi verso settentrione va a terminare nella Piana poco lungi dal mare. Il secondo procedendo verso levante si divide in altri due, l' uno de' quali si prolunga fino al capo S. Croce, e l'altro distendendosi per un tratto verso levante e piegando poscia verso scirocco va a terminare al capo S. Panagia. Il terzo seguendo la direzione da maestro a scirocco e poscia volgendo verso levante si protrae fino al capo Murro di Porco. Tra il primo e secondo ramo parecchi corsi d' acqua discendono dalle falde opposte e si riuniscono nel lago di Lentini. Tra il secondo ed il terzo scorre il fiume Anapo che va a metter foce in mare presso Siracusa. Sono però di poca elevazione i monti e le colline che ingomberano il suolo dell' intero distret-

to, e sonvi alcune pianure dolcemente inclinate tra le falde delle colline ed il mare. In generale fertilissimo è il suolo e ne' tempi della grandezza di Siracusa erano celebri per la loro prodigiosa fertilità i campi leontini e le campagne di Mililli che è fama, essere una delle antiche Ible.

Finchè non sarà compiuta la strada da Catania a Siracusa, quando dalla provincia di Catania si viene in quella di Noto, e quando dalla seconda si torna nella prima, è Siracusa un necessario luogo di fermata. La moderna Siracusa occupa il suolo dell' isoletta chiamata Ortigia, che costituiva l'antica cittadella, ed ora per le sue moderne fortificazioni è divenuta la più forte ed importante piazza da guerra della Sicilia. Quella isoletta protraendosi nel mare da settentrione a mezzogiorno secondo la corda di un profondo seno ripara questo da' venti e dal mare esterno, e lo trasforma in un sicuro e spazioso porto. Di rincontrò all' isoletta sorgevano a modo di anfiteatro sur un suolo dolcemente inclinato i tre grandi quartieri dell' antica città detti Acradina, Tica e Neapoli, tra i quali era più vasto quello di Acradina che distinguevasi in due parti, in guisa che generalmente si dice dividersi l' antica Siracusa in cinque città. Dell' esteso perimetro de' tre anzidetti quartieri che avea molte miglia di sviluppo fan testimonianza le antiche muraglie. Nell' osservare la pianta di così vasta città non puoi giudicar molto esagerata l' opinione di alcuni scrittori che ne fanno ascendere la popolazione a due milioni di abitanti. Ti ricorre anche

alla memoria che un esercito siracusano di 50 mila uomini sconfisse quello dei Cartaginesi che assediava Imera, e che sotto Agatocle la flotta e le truppe da sbarco sottratte da quelle che difendevano Siracusa assediata dai Cartaginesi, fecero tremare la superba e potente Cartagine, che per tanto tempo lottò con l'impero romano.

Dell'eminente grado di perfezione al quale i Siracusani condussero le arti, porgono luminosa prova le sue antiche medaglie ed i suoi camei, che sono di uno squisitissimo disegno che i moderni non saprebbero superare. E siccome il disegno dà perfezione e bellezza alle forme di ogni opera, o lavoro, così devi conchiudere che quivi le arti e le manifatture pervennero ad alto stato di perfezionamento. Nè poteva essere altrimenti; dappoichè solamente dalle opere dell'industria e dal lavoro poteva ritrarre i mezzi di sussistenza un popolo così numeroso racchiuso nella città, permutandole con le produzioni di que' fertilissimi terreni e con le merci straniere delle quali facevano uso i coltivatori. Nè per certo si poteva trovare il modo di porgere i mezzi di agiata sussistenza a quella immensa popolazione, se nella città non avessero fatto dimora i ricchi possessori dei fertili terreni, che ivi in cose di lusso avessero speso le loro grosse rendite, se i negozianti ivi stabiliti non avessero esercitato un estesissimo commercio, se non vi fosse stata una numerosa marina mercantile e guerresca, e se le campagne de' dintorni non fossero state coltivate con somma industria. Era per-

ciò necessario che quel popolo fosse salito ad un eminente grado di civiltà, e che si fossero stabilite le più perfette relazioni tra l'agricoltura, la pastorizia, le arti, le produzioni dell'ingegno ed il commercio. Intanto tutti i vantaggi naturali dell'antica Siracusa non sono cessati, nè si è cangiata la natura di quelle fertilissime campagne. Quindi le produzioni del suolo ben coltivato permutandosi con quelle dell'industria e porgendosi lavoro a tutte le classi della popolazione si potrebbe conseguire con l'andare degli anni una prosperità da potersi avvicinare all'antica.

Il porto di Siracusa è uno dei migliori tra tutti quelli del Mediterraneo. È esso vicino all'isola di Malta, che dalla Sicilia riceve i viveri necessarî per la sua popolazione e per le truppe e le flotte britanniche. La sua importanza diviene maggiore a misura che la Grecia, le province ottomane adiacenti alle coste del Mediterraneo e la porzione dell'Africa bagnata dal medesimo mare, fanno progressi nella civiltà e dilatano il loro commercio. Compiute le strade ordinate che mettono capo in Siracusa, le produzioni dell'ubertoso suolo della provincia e di una porzione del distretto di Caltagirone sarebbero con picciola spesa trasportate in quella città che diverrebbe il principale emporio del commercio di un'estesa regione. Per effetto di tutti questi vantaggi si aumenterebbe progressivamente la sua popolazione, che ora giugne a 18 mila abitanti e si sperimenterebbe sempre maggiore il bisogno di fondarvi grandi stabilimenti commerciali.

Durante il lungo periodo di calamità politiche e di frequenti incursioni, alle quali soggiacque la Sicilia dopo la distruzione dell' antica Siracusa, la popolazione di que' dintorni dovea reputarsi fortunata di potersi rinchiudere nel sito dell'antica cittadella che più tardi fu meglio fortificata e trasformata in una forte piazza da guerra. In que' calamitosi tempi le popolazioni non aveano sicurezza senza la protezione delle fortificazioni, ed era molto più remoto il pericolo di veder distrutte le loro abitazioni e le altre loro proprietà per effetto di un vigoroso assedio. Nè allora si adoperavano mezzi per promuovere la industria, il commercio e quindi l' aumento della popolazione, e l'ingrandimento delle città. La proprietà del suolo essendo inalienabile, per l'estinzione delle famiglie si concentrava in un numero minore di persone, ed all' universale era vietato ogni mezzo d' impiegare i capitali acquistati per qualsivoglia industria nei miglioramenti stabili delle terre incolte o mal coltivate, i quali avrebbero prodotto il progressivo aumento della popolazione e della ricchezza e prosperità pubblica.

Essendo al presente ben diversi i principî delle instituzioni civili e dell' amministrazione pubblica, e cangiate affatto le circostanze politiche, mal si addicono ad una crescente popolazione industriosa e commerciante l' angustia del sito chiuso dalle fortificazioni e dal mare, e le ristrizioni di una piazza da guerra. Ivi nell' innoltrarsi della notte si chiudono le porte e s' interclude ogni comunicazione col di fuo-

ri, ivi la polizia militare si adombra di ogni operazione, e per tutte le vie si mette ostacolo ad un attivo ed esteso commercio che richiede prestezza e libertà di operare. Intanto l'importanza di quel porto nella presente condizione politica dell' Europa deve consigliare al real governo di aumentare tutti i mezzi di difesa e la forza della piazza che lo protegge. Inoltre la maniera violenta di attaccare le piazze per terra come si fece per la cittadella di Anversa, e per mare come si è operato per S. Giovanni d'Acri, deve rendere avvertiti i Siracusani che ad ogni minaccia di attacco sarebbero obbligati di abbandonare i proprî tetti e fuggire lungi all' aperta campagna per salvare la propria vita. In fine se pure le operazioni militari del nemico si limitassero ad un semplice blocco per mare e per terra, una popolazione di 18 mila abitanti, qual è quella di Siracusa, dopo pochi giorni perirebbe di fame. All' incontro secondo il moderno dritto delle genti consentito da tutte le nazioni, si lasciano tranquille le popolazioni situate al di fuori del campo delle operazioni militari. Per tali considerazioni in un sito opportuno fuori della piazza essi dovrebbero edificare le nuove abitazioni, ed i loro stabilimenti commerciali ed industriali. Anche in ciò s' imiterebbe l' esempio dell' antica Siracusa che avea trasformato l'isoletta Ortigia in cittadella proteggitrice del porto, ed avea edificato sopra collinette abbastanza lontane i quartieri della gran città.

La scelta del sito della nuova città dipende dal bonificamento della valle inferiore del fiume Anapo,

ora detta i Pantanelli, e col nome antico palude Cyane. I Greci che aveano in orrore le acque stagnanti, sapeano ben la maniera di renderle innocue. Anche noi dobbiamo imitare questo esempio della loro civiltà, restituendo la salubrità dell'aere alle più amene e fertili campagne, che per l'incuria degli uomini giacciono sotto il dominio delle acque. La valle del fiume Anapo sboccando dalla gola giacente tra le falde de' poggi, su i quali s'ergono i comuni di Floridia e di Belvedere, si dilata in un'ampia pianura che ha per limite la spiaggia del mare. Come avviene in tutte le campagne piane adiacenti alla spiaggia, sia per compressione del suolo, sia per altra causa, ivi si veggono ampie conche depresse, il fondo delle quali è al di sotto del livello del mare. Inoltre non essendo arginato il corso dell'Anapo, in tempo di piene trabocca e sommerge in gran parte quella pianura, ove le acque per difetto di scolo s'impaludano anche ne' terreni alquanto superiori al livello del mare. Lasciata in pieno abbandono l'economia di quelle acque, nella stagione piovosa osservi ben vasta la superficie delle terre sommerse, specialmente quando i cavalloni del mare in burrasca chiudono la foce del fiume. Molti di quegli stagni, il fondo de' quali è superiore al livello del mare, si prosciugano per evaporazione nel cuore della state, aggiugnendo le loro pestifere esalazioni a quelle che tramandano le conche palustri più depresse. Comunque Siracusa ne sia distante per due miglia in circa e per la sua posizione in mezzo al mare l'atmosfera sia depu-

rata dai venti, pure quando spira il ponente, la città è infetta dell'esalazioni palustri e parecchi abitanti sono attaccati da febbri intermittenti o perniciose.

Rispetto a' tempi dell'antica Siracusa è certamente migliorata la condizione fisica di quella palude, poichè i depositi delle torbide dell'Anapo col lungo volgere degli anni ne hanno considerabilmente elevato il fondo. Ciò non ostante le torbide di quel fiume sono così scarse che non possono operare il bonificamento per colmate nè anche in un lungo periodo di tempo. È perciò forza ricorrere agli spedienti delle colmate a braccia, e del raccoglimento delle acque in vasche e canali ove potessero essere rinnovate e rinfrescate da quelle del mare. Innanzi tutto convien arginare il fiume per impedire che le acque de' suoi traboccamenti accrescano il volume di quelle raccolte nei canali e non sommergano le terre che si trovano elevate sul mare per quanto basta alla loro coltivazione. La foce del fiume deve allontanarsi per quanto più si può dalla palude verso l'estremità meridionale. Tutto il nuovo alveo deve essere condotto per terreni convenevolmente elevati, affinchè non rimanessero palustri le campagne adiacenti. Gli argini dovrebbero terminare nella spiaggia ove i cavalloni del mare giungono con forza. Per conseguirsi poi che la foce si mantenesse sempre aperta e sgombra, e rendesse celere lo scarico delle acque fluenti nel mare, si dovrebbe formare il canale rettilineo, munendo di pali le sponde secondo i principî accennati pel canale della foce del Simeto.

La palude dovrebbe avere due foci, l'una verso l'estremità settentrionale e l'altra verso quella meridionale. La prima sboccando nella parte meglio difesa del porto, e non essendo soggetta ad ostruirsi per le sabbie, dovrebbe avere le sponde rivestite di muri di fabbrica fino al termine della spiaggia. Il piano superiore procedendo dal mare a livello della bassa marea dovrebbe avere tal inclinazione che nella parte superiore della spiaggia stessa fin dove possano giugnere le onde, sia sottoposto al suolo per palmo uno e mezzo. Ciò ha per oggètto di non far alterare il piano inclinato della spiaggia fin dove possano infrangere le onde agitate. Dalla testa del rivestimento si prolungherebbero le sponde del canale per mezzo di pali che avessero il voto di due palmi tra l' uno e l' altro, col solo disegno di conservare la direzione della corrente delle acque della palude, quando si scaricano nel mare in tempo della bassa marea. L'altra foce dovrebbe scaricarsi in quella del fiume nella quale per le opere accennate le acque correnti scavandone il canale manterrebbero il loro pelo a livello del mare. Le sabbie che si caverebbero da' canali della foce a traverso della spiaggia si gitterebbero ne' siti più depressi da colmarsi. Eseguita una diligente livellazione de' terreni bassi della valle si farebbe un'esatto calcolo del volume di terra bisognevole per rialzarne il suolo quattro palmi sulla bassa marea, tenendosi conto della compressione del medesimo suolo palustre per effetto del colmamento. L' anzidetto volume di terra calcolato nel cavamento si dovrebbe ri-

trarre da un conveniente numero di canali, da cavarsi della larghezza determinata fino alla profondità di quattro palmi sotto il livello della bassa marea. I canali si dirigerebbero normali alla spiaggia e paralleli fra loro, e la terra si gitterebbe ne' due lati per rialzare il suolo degli spazî intermedî. Non fa mestieri avvertire, che ove il suolo è men depresso, la larghezza de' canali si farebbe minore. Alquanto dietro dell' attuale strada si caverebbe tra le due foci un canale di maggiore larghezza col quale sarebbero in comunicazione tutti gli altri normali alla spiaggia. Ove poi il terreno è elevato per quattro palmi sulla bassa marea, ed ove cessa il bisogno de' canali se ne formerebbe un altro parallelo alla spiaggia che sarebbe in comunicazione con tutti quelli normali alla spiaggia medesima.

I descritti canali non essendo destinati a dare scolo ad acque vive debbono avere orizzontale il fondo per tutta la loro lunghezza, affinchè da per tutto avessero un' uguale profondità d' acqua di 4 palmi. In tempo dell' alta marea, che in quel porto suole giugnere all' altezza di due palmi, per un' uguale altezza si alzerebbe il livello delle acque di tutti i canali, ed in tempo della bassa marea le acque scolando nel mare si deprimerebbero fino al primitivo livello. Con questa alternazione d' ingresso e di uscita e di alzamento e di abbassamento, le acque de' canali si rinnoverebbero due volte al giorno, e si manterrebbero fresche pel loro continuo movimento che le due foci renderebbero più attivo. Con la descritta maniera di

bonificamento, il cui pieno successo è stato confermato dalla sperienza fattane nel lago Salpi, nello stagno adiacente alla duna presso Pescara e nella pianura di Mondello, sarebbe restituita la salubrità dell' aere in tutta quella contrada. Il suolo degli spazî compresi tra i canali sarebbe coperto di terra vergine che conterrebbe in gran parte il terriccio trasportato dalle acque dalle alture, e quello formato per la decomposizione de' vegetali. Il qual terreno perciò sarebbe di una prodigiosa fertilità e la sua forza produttrice verrebbe ristorata dalla melma e dalle erbe che continuamente si caverebbero dal fondo dei canali. Alla profondità di 5 a 6 palmi trovandosi le acque sorgenti, riuscirebbe agevole attignerle con altaleni a così picciola altezza per far meglio prosperare le coltivazioni col soccorso delle irrigazioni. Per la qual cosa in quel fertilissimo suolo creato di nuovo e nelle terre superiori di quella vasta pianura si potrebbero alternare con opportuni avvicendamenti molte coltivazioni, ed ivi si stabilirebbe una numerosa popolazione coltivatrice. Tutti que' canali che avrebbero comunicazione col mare, offrirebbero una ricca pescagione. Deve tenersi per certo che il prodigioso valore che acquisterebbero le terre bonificate, darebbe un grosso interesse rispetto a' capitali impiegati, e più si otterrebbe il sommo beneficio della salubrità dell' aere. Operandosi un tale bonificamento, la nuova città si edificherebbe alle falde della collina sulla quale sorge il picciolo comune di Belvedere, e coi suoi stabilimenti commerciali si protrarrebbe fino al porto. Siracusa

conserva tutti i mezzi per tornare verso il suo antico splendore, e vi riuscirà certamente se con accorgimento e solerzia saprà far valere tutti i pregevoli doni che la natura le ha accordato.

Come di sopra si è accennato, i ricordi storici rendono testimonianza della prodigiosa fertilità de'campi Leontini. Una tale fertilità non si è per nulla diminuita ovunque si coltivi con industria tutto l' esteso territorio compreso tra le colline ed il mare dal corso del Simeto a Siracusa. Al presente il maggior ostacolo per restituirvi la più florida coltura consiste nell' insalubrità dell' aere, la quale è conseguenza dell' incuria de' possessori delle vaste tenute. Vi contribuiscono come cause secondarie la promiscuità di dominio e gli altri vincoli che non permettono la libera facoltà di coltivarsi il suolo come meglio conviene a' coltivatori. Ma dopo le ultime disposizioni legislative cessando gli ostacoli che impedivano i progressi dell' agricoltura, l' amministrazione civile della provincia deve rivolgere le sue speciali cure a rimuovere le cause d' infezione che non permettono di stabilirsi ne' più fertili terreni una popolazione coltivatrice. In generale le campagne adiacenti al mare hanno una considerabile inclinazione, e solamente vuolsi attribuire all'incuria, se vi si veggono stagni e paludi che si potrebbero prosciugare con brevi canali di scolo.

Ove la spiaggia dell' Ionio si distende quasi rettilinea dalla foce del Simeto al seno dell' Agnone, in vicinanza di quest' ultimo giace dietro la duna un

ampio stagno detto il Pantano. In esso non solamente si raccolgono le acque che scolano da' terreni superiori, ma quando infuria contro la spiaggia la traversia del mare, i grossi cavalloni superando la duna vanno a gittarsi nel Pantano. Quivi il miscuglio delle acque salse con le dolci senza rinnovazione e senza rinfrescamento accelera la corruzione de' vegetali e degli animali che vi muoiono, e rende più intensa l'infezione che si spande all' intorno. Non essendovi nelle vicinanze torrenti che con le deposizioni delle loro torbide potessero colmare quella conca depressa, è forza ricorrere al solo spediente di aprire e mantenere scavate due foci l' una diretta verso greco e l'altra verso scirocco. Per conservare a' due canali la stabilita direzione, le loro sponde si munirebbero di pali affondati con le teste a livello della bassa marea. La poca elevazione e la poca larghezza della duna mostrano che ivi la spiaggia non è in protrazione nè i cavalloni vi gittano sabbie in gran copia. Per queste favorevoli circostanze l'opera di pochi lavoratori sarà sufficiente a mantenerne cavati i canali dal principio di maggio a tutto novembre, quando men violente sogliono essere le traversie. Essi prenderebbero l'aiuto di altri lavoratori nel caso che in qualche straordinaria traversia fossero colmati i canali. Quando poi la loro opera non fosse necessaria nel cavamento de' canali, dovrebbero essere continuamente intenti ad estirpare l'erbe ne' bassi fondi del Pantano. Molto più favorevoli sono le circostanze dell' ampio stagno giacente dietro l' istmo della penisola di Magnisi. Aprendosi

due foci l' una verso settentrione e l'altra verso levante, amendue sarebbero difese dalla traversia e per conseguenza con poca fatica si potrebbero mantenere sempre aperte da maggio a tutto novembre.

Merita speciale attenzione il lago artificiale di Lentini detto il Biviere. Ivi nella gola formata dalle falde delle opposte colline con una gran muraglia si è chiuso lo sbocco ad uno spazioso bacino che giace in dietro. Le acque di diversi piccioli fiumi che si raccolgono in quel bacino, vi si debbono impaludare e soltanto le superflue si scaricano nella valle sottoposta pel ciglio della muraglia. Alcuni ricordi storici accennano che sin da remoti tempi sussisteva un lago in quella contrada, ma non si potrebbe asseverare se anche allora era artificiale, vietandosi l' uscita alle acque per mezzo di un argine stabilito nella gola. Nè v' ha memoria che il medesimo lago apportasse infezione alla città di Lentini, poichè in que' tempi d'innoltrata civiltà ben si provvedeva che il clima delle fertili contrade non fosse insalubre. È certamente bella cosa l' avere un gran serbatoio di acqua il quale è divenuto un ricco vivaio di pesci. Ma non sapremmo decidere se la pescagione dia al proprietario una rendita maggiore di quella che ritrarrebbe dalle terre occupate dal lago. Sembra però giusto che si adoperassero tutti i mezzi necessarî per rendere innocuo alla salubrità dell' aere quel lago artificiale. Pur troppo grandi sforzi bisogna fare per ottenere che si desse scolo a' terreni palustri, e mentre in Sicilia non si pensava a queste utili e necessarie imprese,

si spendevano grosse somme di danaro per conservare un lago artificiale che appestava una delle più fertili contrade del mondo, ed un popoloso comune. Ben esaminate le circostanze locali probabilmente si conoscerà che il fondo del lago sia superiore alla valle del fiume che ne sgorga, e che con maggior profitto del proprietario converrebbe abbattere il muro e dare scolo a quel lago artificiale. Qualora la rendita della pescagione fosse valutata maggiore di quella delle terre da prosciugarsi, i possessori delle terre adiacenti ed il comune di Lentini pagherebbero il compenso al proprietario del biviere per conseguire il beneficio della salubrità dell' aere. Da Augusta che è lontana 10 miglia in circa, Lentini ed i comuni vicini possono essere provveduti del pesce di mare che vale molto meglio di quello di un lago.

Il profondo seno di mare adiacente al capo S. Croce essendo riparato dalla lunga lingua di terra sulla quale è edificata la città di Augusta, offre un ampio porto ed una vasta sicura rada. Se non fosse picciola la distanza per terra e molto minore quella per mare tra quella città e Siracusa, essa sarebbe opportuna a divenir l'emporio del commercio di un' estesa contrada. Nè per certo Augusta che ha una popolazione di 9 mila abitanti, si rimarrebbe oziosa nel generale movimento de' miglioramenti, e metterebbe in opera tutti gli spedienti per fare il traffico delle produzioni del proprio fertilissimo territorio e di quelle dei comuni vicini. La popolazione di Sortino è di 8 mila abitanti in circa, e quella di Lentini e l'al-

tra di Floridia oltrepassano il numero di sette mila. In questo distretto ove l'agricoltura è trascurata ed ove la popolazione è scarsa, concorrono le più favorevoli circostanze per promuovervi miglioramenti di ogni maniera. Prodigiosa è la fertilità delle valli e delle pianure comprese tra le falde de' monti e la costa. Costrutto il porto di Catania, nel breve tratto del lido del mare Jonio da Catania a Siracusa si troverebbero tre porti nei quali con picciola spesa di trasporto si potrebbono spedire le abbondanti produzioni del suolo. Per la qual cosa le nostre derrate depositate in quei tre emporî per l'eccellente loro qualità, per la tenuità del prezzo e per la facilità dell'imbarco sarebbero in preferenza richieste dagli stranieri, i quali con condizioni a noi vantaggiose le permuterebbero con le loro merci e con le loro manifatture.

Il distretto di Noto confina a greco con quello di Siracusa, a libeccio con quello di Modica e con un angolo tocca il sagliente che dalla diramazione dei monti del distretto di Caltagirone si spicca nella provincia di Noto. Il suo lato orientale è bagnato dal mare Jonio ed il meridionale dal mare Africano. Il suo suolo è ingombro de' monti dell'anzidetta diramazione che si dirige verso il mare Jonio, e delle colline e de'contrafforti che da quella si distaccano. Meno elevate sono le colline che distendono le loro falde verso il capo Passero. Essendo il suolo fortemente inclinato verso l'uno e l'altro mare le acque non si possono impaludare. Solamente nelle parti inferiori delle valli accanto al corso de' fiumi si veggono al-

*

cune conche palustri che facilmente si possono prosciugare. Il capo Passero che s' innoltra molto nel mare ha picciola elevazione sul suo livello, e ne'suoi fianchi sono spianate le campagne adiacenti alla spiaggia. Per tal ragione dietro ad essa e specialmente a quella bagnata dal mare Africano si osservano diversi stagni, ai quali facilmente si potrebbe aprire la comunicazione col mare per far cessare l' insalubrità dell' aere ne' loro dintorni. In generale il suolo è fertilissimo e ben coltivato, e specialmente nelle colline si osservano estese piantagioni di viti, di ulivi, di mandorli e di carrubi. Nel territorio di Pachino si fa estesa coltivazione di cotone che vi prospera e viene di eccellente qualità.

La città di Noto che dava il nome all' antico vallo che comprendeva questa provincia ed una gran parte di quella di Catania, ora è capo luogo della provincia. Essa sorge in alto sopra una collina, ha molti monisteri e conventi con magnifiche chiese. Vi si veggono ancora molti spaziosi palagi di ricche famiglie. La sua popolazione oltrepassa 11 mila abitanti. L' aere sarebbe saluberrimo, se si desse scolo a' terreni palustri di picciola estensione, che sono adiacenti al fiume che scorre alle falde della collina. È essa distante tre miglia dal mare, ed ivi lungo la spiaggia vi sono molte abitazioni pe' pescatori e pe' marinai che con legni sottili sogliono fare il commercio con Malta. Avola è una ridente città di 9 mila abitanti situata in una pianura adiacente alla spiaggia, ed ivi più numerosa è la marineria addetta alla pesca ed

al commercio con Malta per mezzo di legni sottili. Quasi nel centro della provincia è situata la città di Palazzolo che ha una popolazione di 10 mila abitanti in circa. Il comune di Rosolini ha una popolazione di 5200 abitanti. È ben da notare che i comuni di Buccheri, Buscemi, Ferla e Cassaro sono situati come Palazzolo sull'alto de' monti della diramazione a picciola distanza tra loro. La sola città di Avola è in vicinanza del mare, ed è distante da Noto per miglia 3. Ma tutta l'estensione di suolo compresa tra Palazzolo, Rosolini, Noto, Avola e Siracusa è affatto disabitata e destinata al pascolo di una pastorizia errante. Per la qual cosa in quella regione nella quale prosperano gli ulivi ed i mandorli, l'agricoltura potrà avere grande incremento tosto che si ripartiranno i demanî comunali, e si avrà l'accorgimento di disporre le case rurali in modo che formino de' villaggi. Coll'appoggio di queste picciole popolazioni i possessori di quelle vaste tenute deserte potranno intraprendere la coltura delle terre più fertili.

Il territorio del distretto di Modica che in gran parte costituiva il contado del nome stesso, forma un triangolo isoscele al cui vertice s'innalza il monte Alto. Il lato rivolto a maestro, che poscia piega a ponente, lo separa da' distretti di Caltagirone e di Terranova. L'altro lato esposto a greco lo divide dal distretto di Noto. Il lato maggiore che forma la base è bagnato dal mare Africano. Tutto montuoso è il suolo e le montagne sono più elevate verso il confine col distretto di Caltagirone. Per varie vicende in di-

versi tempi furono venduti a persone facoltose del contado molti feudi, i quali or sono quasi tutti coltivati con industria. Tranne l'elevate montagne, tutti i colli sono coperti di alberi di carrubi, i quali danno la rendita ragguagliata di sei carlini ad albero. Al di sotto si mantengono pingui e freschi nella state i pascoli, e da ciò deriva che la pastorizia del distretto di Modica è la più prosperevole rispetto a quella di tutta l'isola. Anche molto estese sono le piantagioni di ulivi, di mandorli e di viti. Nè la grossa popolazione del distretto ha bisogno di trarre grano da altri luoghi, poichè in gran copia se ne produce ne' vasti campi che si coltivano a grano. Nelle vicinanze dei comuni, ove in gran parte son libere le proprietà prediali, si osserva un' industriosa coltura che rende agiate le popolazioni. Tranne Palermo, Messina e Catania, la città di Modica capo luogo del distretto che contiene 26 mila abitanti, è la più popolosa di tutta la Sicilia. La città di Ragusa che per la strada rotabile in costruzione ne dista per 6 miglia legali, ha una popolazione di 22 mila abitanti in circa. Se ne noverano 11 mila in Scicli, 9 mila in Spaccaforno, 13 mila in Comiso, 8 mila in Chiaromonte e 12 mila in Vittoria che sono distanti da Modica il primo comune per 4 miglia legali, il secondo per 11 $\frac{1}{2}$, il terzo per 13, il quarto per 13 e l'altro per 19. La marina del Pozzallo che ne dista per 9 miglia, ha una popolazione di 2 mila abitanti in circa. Per la qual cosa in una superficie di 240 miglia quadrate in circa si trova sparsa una popolazione di oltre a 100 mila abitanti.

Di gran lunga migliore diverrà l' industria campestre del distretto di Modica per la suddivisione delle vaste tenute, per lo scioglimento della promiscuità e per la costruttura delle strade che producono un considerabile risparmio nelle spese di trasporto delle produzioni del suolo. Se così fiorenti sono que' comuni, mentre hanno dirupevoli comunicazioni, crescerà grandemente la loro prosperità, allorchè saranno congiunte per mezzo delle agevoli strade rotabili. La vicinanza dell' isola di Malta che si provvede di viveri e nella state anche di acqua dalla Sicilia, ha fatto acquistare a quelle popolazioni una certa abitudine al traffico. Inoltre tutte le persone agiate che ricevono una gentile educazione, si proccurano tutti i comodi e tutti i piaceri della vita come nelle grandi città. Alla marina di Pozzallo ove sono i magazzini dell'antico caricatoio, già la popolazione si è aumentata a due mila abitanti in circa. Questo sito è riguardato come l'emporio di Modica, e questa città a proprie spese si affrettò di costruire la strada di 9 miglia di lunghezza. Ragusa e Scicli per più agevoli e brevi strade spediscono le derrate alle respettive marine per fare un traffico più diretto. Vittoria teneva il suo antico caricatoio nella spiaggia detta gli Scoglitti. Insieme a tutti gli altri miglioramenti si darebbe grande incremento al commercio di quella contrada, se nel Pozzallo si costruisse un porto per la marina mercantile. Al presente in tutta quella costa si fa il traffico con legni sottili che si tirano a terra quando il tempo è cattivo. Soltanto nella state vi si avvicinano

e vi si ancorano i grossi legni mercantili, i quali corrono il rischio di perdersi se spirano i venti della traversia. È perciò sentito da tutti il bisogno di un porto da stabilirsi in quella costa, ed una tal impresa non riuscirebbe ardua per quelle ricche popolazioni che sperimentano i benefizî del traffico, qualora l'amministrazione civile dirigesse i loro sforzi a questo scopo di comune utilità.

Strade della provincia di Noto.

La principale strada della provincia di Noto è quella da Catania a Siracusa che si prolunga a Noto, ed indi per Modica, Ragusa, Comiso e Vittoria si distende fino a Terranova. Rispetto alle città di Catania e di Messina è la loro comunicazione più breve con Lentini, Siracusa, Noto e Modica. Il tratto da Catania a Siracusa fa anche parte della comunicazione più breve tra Palermo e la seconda città. Finalmente la strada che dal confine della provincia di Catania al confine di quella di Caltanissetta contorna la provincia di Noto nella parte inferiore presso il lido o a poca distanza da quello, vuolsi riguardare come l'asse al quale si dirigono tutte le comunicazioni dall'interno della provincia stessa o da quelle contigue. Da Catania al confine si noverano miglia 6 $\frac{2}{3}$, a Lentini miglia 12, a Priolo miglia 26 $\frac{2}{3}$, a Siracusa miglia 35, a Noto 52 $\frac{1}{2}$, a Modica 73, a Ragusa 79, a Comiso 86, a Vittoria 92 ed al confine della provincia di Caltanissetta miglia 101. Quindi la lunghezza di que-

sta strada principale della provincia di Noto tra i due confini sarebbe di miglia 94 $\frac{1}{5}$. Di essa sono in costruzione i tratti dal confine della provincia di Catania a Lentini e da Lentini a Priolo. Quello da Priolo a Siracusa di miglia 8 $\frac{2}{5}$ si trova costrutto da gran tempo, e quando sarà compiuta l'intera strada, vi si faranno le necessarie correzioni. Da Siracusa a Noto si è compiuto il tratto di miglia 16$\frac{1}{4}$ e tosto si perfezionerà il rimanente miglio 1 $\frac{1}{4}$. Da Noto a Modica la strada di cui è perfezionato un tratto di miglio 1 $\frac{1}{2}$ va ad incontrare a 4 miglia da Modica l'attuale strada rotabile da quella città a Pozzallo. È in costruzione l'altro seguente tratto tra Modica e Ragusa.

La strada da Palermo a Siracusa dovea costruirsi col prodotto della tassa dell'uno e mezzo per cento. Le nuove costruzioni doveano aver cominciamento da Caltanissetta, ch'è distante da Palermo miglia 75 per una strada disadatta al traffico che come si è notato di sopra si deve affatto abbandonare. Si era formato il progetto della strada da Caltanissetta a Piazza e si erano anche celebrati gli appalti per l'esecuzione. Ma l'ispettore Massari incaricato di verificare e stabilire l'andamento non ha potuto servirsi di un sol tratto di quello prescelto prima per la traccia di una porzione di strada da Caltanissetta verso Piazza, a cagione dei gravissimi difetti di pendenza e di direzione. Egli anche ebbe a prescegliere un altro sito opportuno per edificare un ponte di fabbrica sopra l'Imera meridionale. Ragionandosi delle strade della provincia di Catania si è osservato che nel determinar-

si l'andamento da Piazza a Caltagirone si era scelto il più difettoso col disegno di passare a traverso del picciolo comune di S. Michele. Finalmente si costrusse l'ultimo tratto da Priolo a Siracusa, e benchè ivi il terreno non presentasse alcuna difficoltà, pure sembra che quasi a bella posta si formarono ripide le pendenze di alcuni tratti che sarà forza correggere. Giova intanto comparare la traccia dapprima stabilita con quella che dalle vicinanze di Calascibetta si deve distendere a Catania per la valle del Dittaino.

Per la pessima strada da Palermo a Caltanissetta miglia..........................	75
Da Caltanissetta a Piazza..................	32
Da Piazza a Caltagirone..................	14
Da Caltagirone a Lentini..................	28
Da Lentini a Siracusa....................	23
Totale miglia......	172
Da Palermo alle vicinanze di Calascibetta per la nuova strada......................	66
Dalle vicinanze di Calascibetta a Catania per la valle del Dittaino.....................	42
Da Catania a Siracusa....................	35
Totale miglia......	143

È manifesto che crudelmente si tradivano gl' interessi della Sicilia prescegliendosi una strada anticommerciale a cagione delle ripide pendenze, la quale sarebbe stata 29 miglia più lunga di quella che è disegnata dalla natura de' siti con pendenze che non oltrepassano mai il cinque per cento. Nè si badava che Caltanissetta non poteva avere relazioni commerciali

con Siracusa, poichè Terranova e Girgenti sono i suoi naturali emporî marittimi. Nè si faceva attenzione che la provincia di Noto può avere le più utili relazioni con le provincie di Catania e di Messina e specialmente con queste due cospicue città distanti la prima per 35 miglia e la seconda per 86 miglia.

La provincia di Noto meglio di qualunque altra ha fatto progressi nell'agricoltura e nella pastorizia, e contiene molti ricchi e popolosi comuni. Ivi perciò con entusiasmo si rispondeva alle sapienti disposizioni legislative per la costruttura delle strade. Oltre quelle disegnate col real decreto del 1838, non v'ha comune che non abbia chiesto di aprire le comunicazioni più convenevoli e non abbia proposto i mezzi bisognevoli per metterle ad effetto.

I popolosi comuni di Palazzolo di 10 mila abitanti e di Ragusa di 22 mila sono situati in una posizione centrale donde si possono diramare vantaggiose comunicazioni con parecchie altre città. La strada rotabile da Palazzolo a Vizzini sarebbe di 15 miglia, a Noto di 15, a Ragusa di 12 ed a Siracusa per Floridia di 23 miglia. Da Ragusa a Vizzini per Chiaromonte vi sarebbe la distanza di miglia 19, a Palazzolo di miglia 12, a Modica di miglia 6, a Noto di miglia 26 $\frac{1}{3}$, alla marina del Pozzallo vi avrebbero miglia 15, a Comiso miglia 7 ed a Vittoria miglia 13. Sarebbe di 6 miglia la lunghezza della strada nel distretto di Caltagirone, quando si rivolge a Palazzolo, e di 2 miglia quando deve andare a Chiaromonte.

Di miglia 7 $\frac{1}{3}$ è la lunghezza della traversa di Au-

gusta che devia dalla strada di Siracusa a 3 miglia da Lentini. Quindi Augusta sarebbe distante miglia 10 $\frac{1}{2}$ da Lentini, miglia 22 $\frac{1}{2}$ da Catania e miglia 27 $\frac{1}{2}$ da Siracusa. La distanza si ridurrebbe a miglia 17, se si costruisse la traversa da Augusta a Priolo per la linea più breve. Avola è distante miglia 3 da Noto, miglia 18 da Palazzolo, e miglia 14 $\frac{1}{2}$ da Siracusa. Scordia sarebbe distante da Lentini per miglia 8 e Francofonte per miglia 4. Rosolini sarebbe lontano miglia 7 da Noto, miglia 13 $\frac{1}{2}$ da Modica, miglia 2 da Spaccaforno e miglia 8 dal Pozzallo per la nuova strada da Spaccaforno al Pozzallo. Scicli dista da Modica 4 miglia per una strada già costrutta. Le due strade da Vizzini a Palazzolo ed a Ragusa per Chiaromonte toccano o passano vicino ai comuni di Buccheri e Buscemi e di Ciarratana e Monterosso. Biscari con una traversa di 5 miglia si metterebbe in comunicazione con Vittoria. Sortino con una traversa di 9 miglia passando presso Cassaro e presso Ferla si congiugnerebbe a Palazzolo. Mililli, Bagni Canicattini, S. Paolo e Belvedere avrebbero bisogno di brevissime traverse per incontrare le strade principali. Quindi tutti i comuni della provincia di Noto per mezzo di strade rotabili sarebbero in comunicazione tra loro e con le principali città delle province contigue. Solamente i comuni di S. Croce e di Pachino ne sarebbero privi per ora, perchè sono lontani dalle descritte strade rotabili. Essi però hanno il vantaggio di essere vicini al lido, e per conseguenza possono più utilmente fare il loro traffico per la via di mare.

Caltagirone cospicua e ricca città della provincia di Catania è situata come in un centro donde può strignere relazioni commerciali con tutte le principali città della provincia di Noto. Per Militello e Scordia sarebbe lontana da Lentini 28 miglia e da Siracusa 51 miglio. Per la linea di Vizzini sarebbe distante da Palazzolo miglia 28, da Noto miglia 43 e da Siracusa miglia 53. La sua distanza per la stessa linea di Vizzini da Chiaromonte sarebbe di 25 miglia, da Ragusa di 32 miglia, da Modica di 39 miglia e dal Pozzallo di 48 miglia. Più tardi costruendosi la strada da Caltagirone per Biscari a Vittoria, la loro distanza sarebbe di 20 miglia in circa. Ciò premesso ne risulta che Noto per la nuova strada che passa per Termini, Calascibetta, Piazza e Caltagirone sarebbe distante miglia 139 da Palermo, mentre da Calascibetta per Catania e Siracusa la distanza sarebbe di miglia 150 $\frac{1}{2}$. In generale tutte le città della provincia di Noto comprese tra Avola e Vittoria per la via di Caltagirone avrebbero più breve comunicazione e più agevole con Piazza, Calascibetta, Palermo e con altre città dell'interno dell'isola. In tal guisa la provincia di Noto pel suo traffico trarrebbe profitto da'siti centrali di Castrogiovanni, di Piazza e di Caltagirone. Le relazioni commerciali delle province, dei distretti e delle città non possono nè debbono essere subordinate al capriccio ed agl'intrighi, ma sì bene alle circostanze topografiche ed economiche. Per la qual cosa dee reputarsi come gravissima colpa e come gravissimo attentato contro il proprio paese, il sagrificare l'interesse dell'universale a quello di un privato o di un comune.

Poniamo intanto sott' occhio a' nostri lettori il solito specchio delle strade già fatte e delle più importanti da eseguire in questa provincia.

Strade costrutte nella provincia di Noto.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Da Priolo a Siracusa	8 1/3
Da Siracusa a Noto	16 1/4
Da Noto verso Modica	1 1/2
Da Modica a Pozzallo	9
Da Modica a Scicli	4
Da Siracusa a Floridia	1 1/2
Totale miglia	40 1/2

Strade da costruirsi nella provincia di Noto.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Dal confine della provincia di Catania a Priolo	20
Traversa di Augusta	7 1/2
Dal confine pel comune di Scordia a Lentini	10
Dal confine presso Militello per Francofonte a Lentini	9
Da Siracusa per Floridia e Palazzolo al confine verso Vizzini	32 1/2
Da Palazzolo a Noto	15
Da Noto a Modica	16 1/2
Da Modica a Ragusa	6
Da Ragusa a Palazzolo	12
Da Ragusa per Chiaromonte al confine verso Vizzini.	17
Da Ragusa per Comiso a Vittoria	13
Da Vittoria al confine verso Terranova	9
Da Vittoria per Biscari al confine verso Caltagirone.	13
Da Sortino a Palazzolo	9
Da Spaccaforno al Pozzallo	6
Totale miglia	195 1/2

Cenno topografico ed economico della provincia di Caltanissetta.

Dalle falde meridionali de' monti della catena soprastante al mar Tirreno si spiccano parecchie diramazioni, che distinguono i bacini de' diversi fiumi, i quali prendendo origine nelle anzidette falde vanno a metter foce nel mare Africano. Tra questi fiumi il più grosso dopo il Simeto è l'Imera meridionale. Il suo bacino è diviso ad oriente da quello del Simeto e ad occidente da quello del Platani per mezzo di due diramazioni di monti. Ne' paesi montuosi le valli degl'influenti che si scaricano nel recipiente principale, offrono le più agevoli comunicazioni, e la valle principale vuolsi riguardare come l'asse al quale quelle si rivolgono. Ma in Sicilia ove non erano strade rotabili, ove non erano ponti sopra i fiumi, ove le valli erano insalubri ed i comuni situati ne' siti più alpestri, non è da maravigliare se i fiumi si consideravano siccome principali ostacoli al traffico. In fatti non essendovi strade costrutte, i sentieri per le valli erano più fangosi e più lunghi, e la gente a piedi ed a cavallo, comunque avesse dovuto salire e discendere per dirupate pendici, pure preferiva attraversare i dorsi de' monti, ove trovava un suolo più consistente ed un accorciamento di cammino con seguire l'andamento più diretto. Inoltre nell'alto de' monti i torrenti suddivisi si guadavano con facilità, mentre ne' luoghi inferiori riunendosene parec-

chi in un corso solo, ed essendo melmoso il fondo dell' alveo, si correva gran pericolo di affogare nel passarlo a guado in tempo di piena. Per queste ragioni nella divisione territoriale delle province e de'distretti si prescelsero in Sicilia per confini i fiumi ed i torrenti in vece delle creste de' monti. Così nella provincia di Caltanissetta il corso dell' Imera divide il distretto di Piazza da quello di Caltanissetta, e poscia il suo tronco inferiore serve di confine tra questa provincia e l' altra di Girgenti. All' incontro sull'alto fan parte del distretto di Caltanissetta le falde occidentali della diramazione pertinenti al bacino del Platani che scorre quasi nel mezzo della provincia di Girgenti.

La provincia di Caltanissetta che comprende una gran parte del bacino dell'Imera meridionale, occupa quasi il mezzo della Sicilia. Confina a settentrione col distretto di Cefalù, a greco con quello di Nicosia, a levante con quello di Caltagirone, a scirocco con quello di Modica, a ponente con quello di Bivona, a libeccio coll'altro di Girgenti ed a mezzogiorno ha per limite la costa del mare Africano di 21 miglio di lunghezza. Il suo suolo è tutto montuoso, ed i monti più alti sono quelli che a settentrione fan parte della catena, e gli altri delle due diramazioni che dividono il bacino dell' Imera ad oriente da quello del Simeto e ad occidente dall'altro del Platani. Le sublimi creste di que' monti signoreggiano le vette degli altri meno elevati, i quali sono intersegati da numerosi torrenti. In generale è argilloso

marnoso il suolo, ed a poca profondità si trova al di sotto l'argilla pura. Per la qual cosa con le piogge che non possono penetrare nell'argilla, ammollandosi la terra leggiera dello strato superiore, è forza che quella prenda una dolce inclinazione corrispondente alla sua poca tenacità. Da ciò deriva che le falde de' monti sono dolcemente inclinate, ed ove la loro pendenza si conserva più ripida, ivi si osservano grandi frane che mettono in movimento le falde da cima a fondo per fare acquistare ad esse la convenevole inclinazione. Le acque delle piogge non potendo feltrare negli strati inferiori, rendono cedevole e fangosa la terra dello strato superiore in modo che non vi si può affatto camminare nè a piedi nè a cavallo. Quindi per assicurarsi nel verno il passaggio per que' sentieri naturali è stato uopo formare con una gittata di sassi angusti viottoli, per li quali bisogna andare nel verno con grave disagio e stento. Ne' siti poi disposti in una maniera di conca, dalla quale le acque non possono scolare all'ingiù, la terra si ammolla talmente che vi si affonda come in una pozzanghera di fluida melma. Questi pericolosi siti sono distinti col nome di *tremole*, e guai al contadino, al vetturale ed al viandante che non sappia conoscerli; poichè vi affoga miseramente, nè sono rari questi casi.

La provincia di Caltanissetta si divide in tre distretti. Quello di Caltanissetta ha un territorio più vasto e più montuoso. Verso il confine settentrionale s'innalzano gli alpestri monti della catena, e quasi

nel mezzo signoreggiano l'elevate vette delle montagne che separano il bacino dell'Imera da quello del Platani. Tutta quella regione può considerarsi come un alto piano sul quale dominano le creste de'monti più alti. Verso il lato settentrionale è affatto disabitato il paese. Nel lato orientale sulle falde soprastanti alla valle dell'Imera sono situati i comuni di Resuttana e di S. Caterina. Verso occidente sulle falde de' monti che scaricano le acque nel Platani, si veggono situati a due a due in vicinanza tra loro i comuni di Villalba e Vallelunga, di Mussomeli ed Acquaviva, di Sutera e Campofranco, di Montedoro e Bonpensieri. Nel lato meridionale verso l'alto di una diramazione che divide anche i due bacini, si veggono i comuni di Caltanissetta, S. Cataldo e Serradifalco. Tutta la regione intermedia di 300 miglia quadrate in circa è affatto disabitata e deserta. Inoltre presso il confine con la provincia di Girgenti formato dal torrente Gilesi influente dell'Imera sono situati sulle falde soprastanti i comuni di Delia e Sommatino, e tra questi e gli altri di Caltanissetta, S. Cataldo e Serradifalco è parimente deserta un'estesa regione. Essendo tutti i comuni del distretto di Caltanissetta situati intorno al perimetro, ne conseguita che sono vasti i loro respettivi territorî che si estendono verso il mezzo.

Fertilissimo è quel suolo argilloso marnoso del distretto di Caltanissetta e dell'intera provincia. Sotto quella latitudine, benchè nella notte sia freddo il clima delle montagne, pure durante il giorno è ar-

dente il sole che dà sviluppo alla vegetazione. Inoltre le copiosissime evaporazioni che nella state s'innalzano dal mare Africano, da' venti del mare sono trasportate tra i monti ne'quali al tramontar del sole per la bassa temperatura si addensano in rugiada. Anche la bassa temperatura de'monti attira le correnti dell'aria più tiepida e pregna di vapori che soprasta al mare, e quindi divengono più copiose le rugiade che fanno l'officio delle irrigazioni nel dar vigore alla vegetazione. Tale fertilità del suolo supplisce a'difetti di coltivazione. In quelle vaste tenute lontane per molte miglia dagli abitati si fa una semplice aratura ed immediatamente dopo si semina il grano che si lascia crescere senza sarchiarlo. Nè ivi in alcun modo si concima il terreno nè si usa altro avvicendamento se non quello di lasciare il suolo in riposo per uso di pascolo. Ciò non ostante si ottengono abbondanti ricolti, producendosi nella provincia di Caltanissetta gran copia di grano che forma la sua principale produzione. Tranne le sublimi vette de' monti, da per tutto prosperano gli ulivi, i mandorli e gli altri alberi da frutto.

Per lo scioglimento della promiscuità de' dritti sulle terre, toccheranno a' comuni grandi estensioni di quelle descritte. Nel farsene la ripartigione ai coltivatori bisogna prescegliere i siti più salubri e più acconci per edificarvi le case rurali, che conviene riunire in villaggi. Quivi le quote potrebbero avere la superficie di 30 moggia legali, e nel perimetro di ciascuna di esse si pianterebbero gli ulivi, i mandorli

ed altri alberi da frutto. Coll' appoggio di que' villaggi i possessori delle vaste tenute adiacenti le coltiverebbero con maggiore industria, ed anche essi nelle respettive tenute costruirebbero case rurali in vicinanza de' villaggi per farvi dimorare i coltivatori. La costruttura delle strade rotabili facendo grandemente diminuire le spese del trasporto delle produzioni del suolo nei luoghi d' imbarco, darebbe vigoroso eccitamento a' miglioramenti dell' agricoltura. Intanto costrutte le strade da Lercara per Comitini a Girgenti e a Comitini, i comuni di Villalba, Vallelunga, Mussomeli, Acqnaviva, Sutera, Campofranco, Montedoro e Bonpensieri ed i villaggi da essi dipendenti, con breve cammino porterebbero le loro derrate al molo di Girgenti. Per l' agevolezza e brevità delle comunicazioni gli abitanti della descritta contrada pertinente al bacino del Platani stabilirebbero le loro relazioni commerciali co' comuni della provincia di Girgenti, e non attraverserebbero con lungo cammino per que' difficili sentieri gli elevati dorsi de' monti per andare ad intavolare poco profittevoli negozî co' comuni posti nel bacino dell' Imera. Questi miglioramenti faranno sentire il bisogno di correggere i difetti di quelle divisioni territoriali che stabilivano per confini i fiumi, mentre per le loro valli e per quelle de' loro influenti si possono tracciare agevoli comunicazioni rotabili. Nè le relazioni dell' amministrazione possono essere diverse da quelle che si formano dal traffico, dall' industria e dall' interesse delle popolazioni secondo la disposizione topografica del paese.

Il distretto di Piazza ha un territorio men esteso, ad occidente ha per confine l' Imera e ad oriente il Dittaino principale influente del Simeto. Piazza cospicua città di 13300 abitanti è situata sull' alto della diramazione di monti che separa il bacino dell' Imera da quello del Simeto. Il comune di Aidone di 4900 abitanti è situato sulle falde pertinenti al secondo bacino, e simile è la situazione dell' altro comune di Valguarnera Caropepe di 6500 abitanti. Poco lungi dal confine settentrionale nella parte superiore del bacino dell'Imera stanno i comuni di Castrogiovanni e di Calascibetta. È Castrogiovanni un' antichissima città situata sulla vetta di un alto monte isolato la quale si dilata in un'ampia pianura. Ivi rigido è il clima nel verno, ma la città è edificata in una valletta riparata, la quale è formata dalla piegatura del suolo dell' anzidetta pianura. La sua popolazione è di 12800 abitanti ed esteso e fertile è il suo territorio alle falde del monte. È di cinque mila abitanti la popolazione del vicino comune di Calascibetta situata sur un poggio di un vicino monte. Dalla valle giacente appiè delle falde delle due anzidette montagne di Castrogiovanni e di Calascibetta si passa dopo breve cammino in quella del Dittaino, e per conseguenza quei due comuni hanno facile comunicazione col bacino del Simeto. Presso il confine meridionale sono situati il comune di Pietraperzia di 9300 abitanti e l' altro di Barrafranca di 7600 abitanti. Solamente verso il mezzo del territorio del distretto s' erge alle falde occidentali di un monte il comune

di Villarosa di 2400 abitanti. Il territorio del distretto di Piazza è altrettanto fertile come quello del distretto di Caltanissetta, ugualmente si trova ripartito in vaste tenute e simile è la maniera di coltivarlo. Per la qual cosa eseguendosi la ripartigione de' demanî comunali e delle terre che toccheranno ai comuni per lo scioglimento della promiscuità, parimente si vedranno sorgere numerosi villaggi in tutta la regione compresa tra la diramazione de' monti che divide il bacino dell'Imera da quello del Simeto, ed un ramo del primo fiume che segna il confine tra i due distretti di Caltanissetta e di Piazza. Intanto costrutte la strada da Aidone a Catania a traverso della Piana e l'altra da Calascibetta a Catania lungo la valle del Dittaino, i comuni di Aidone e di Valguarnera stabiliranno le loro relazioni commerciali con Catania emporio del bacino del Simeto di cui fan parte. Anche Castrogiovanni e Calascibetta preferiranno il traffico con Catania che sarebbe lontana dal loro territorio per 42 miglia. Quindi rispetto alle relazioni commerciali il vero confine tra i due bacini sarà la cresta della diramazione di monti che li divide.

Di picciola estensione è il territorio del distretto di Terranova, il quale a ponente è diviso dalla provincia di Girgenti e dal distretto di Caltanissetta pel corso dell' Imera, ad oriente pel corso del fiume di Terranova è separato da quello di Caltagirone, e poscia il fiume Dirillo lo distingue dall'altro di Modica. Il confine settentrionale è determinato da quelli de' territorî dei comuni di Pietraperzia, di Barrafran-

ca e di Piazza. A mezzo giorno la sua costa è bagnata dal mare Africano. Appartengono a questo distretto solamente i cinque popolosi comuni di Terranova di 9800 abitanti, di Mazzarino di 10200, di Riesi di 6800, di Niscemi di 7000 e di Butera di 4400 abitanti. Molto meno elevati sono i monti che ne cuoprono il suolo e che in diverse picciole diramazioni si prolungano fino al mare. Tra le falde opposte di queste diramazioni scorrono i fiumi Fajno e Manfria che sorgono presso Mazzarino, il fiume di Terranova i cui tre rami prendono origine ne' territorî di Barrafranca, di Piazza e di Caltagirone, ed il fiume Dirillo i cui rami discendono da' territorî di Grammichele e di Vizzini. Fertilissimo è tutto il suolo del distretto e specialmente i terreni irrigui delle valli sono di una prodigiosa fertilità. In essi prospera bene il cotone arboreo di Fernambuco, e dilatandosene la coltivazione, la Sicilia acquisterebbe un' altra preziosa produzione. Per l'addietro tutto il territorio era ripartito in vasti feudi ne' quali si coltivava quasi esclusivamente il grano. Ora per la suddivisione delle terre si vedrebbe tosto risorgere una florida coltura in quella contrada. Nella ripartigione de' demanî comunali convien edificare villaggi di agricoltori nei siti più salubri. Ma pur bisogna regolare il corso di que' fiumi e fare buon uso delle loro acque per le irrigazioni. Si debbono rivolgere le principali cure alle bonificazioni, affinchè una numerosa popolazione coltivatrice si potesse stabilire nelle fertilissime campagne delle valli e delle pianure in riva al mare.

Sebbene l'Imera meridionale scorresse lungo il lato occidentale del distretto di Terranova e segnasse il confine tra questo e l'altro di Girgenti, pur nondimeno vuolsi riguardare il primo tutto intero come bacino inferiore di quel fiume. Il lido è l'asse delle comunicazioni e certamente non si altera l'agevolezza del traffico se in vece di seguirsi il corso del fiume si prescelga una direzione ad esso parallela. Non solamente la posizione de' comuni della provincia di Caltanissetta consiglia la scelta della città di Terranova per emporio del bacino, ma ben vi concorre l'interesse di una parte de' distretti di Caltagirone e di Modica. Per la strada da Barrafranca per Mazzarino a Terranova si trasporterebbero in questa città le produzioni di tutto il bacino dell' Imera, e si stabilirebbero strette relazioni commerciali tra quella città e le altre due di Caltanissetta e di Piazza, che sono luoghi centrali d' industria e di traffico. Costrutta la strada da Caltagirone a Terranova, questa città sarebbe anche l'emporio di Caltagirone, di Grammichele e di Vizzini che si possono considerare come pertinenti al bacino dell' Imera per la facilità delle comunicazioni. Essa sarebbe parimente l'emporio de' comuni di Vittoria, di Comiso e di Biscari.

Molti antiquarî pretendono che presso Terranova sorgeva l'antica cospicua Gela che per popolazione e ricchezza occupava il terzo luogo tra le principali città della Sicilia. La nuova Gela approssimerebbe a quel grado di prosperità in cui pervenne l'antica, se costrutte le strade già statuite si edificasse in vici-

nanza un porto capace di ricoverare i grossi legni mercantili. Quel porto sarebbe di grande importanza pel commercio con Malta e con una parte dell'Africa. Essendosi tanto diminuita la profondità di acqua del molo di Girgenti da non poter dar ricovero a' grossi bastimenti mercantili, diverrebbe Terranova emporio e principale piazza di commercio delle contrade vicine, le quali vi spedirebbero le loro derrate per farne traffico. Così la provincia di Caltanissetta acquisterebbe nella parte inferiore del bacino dell' Imera molto più di quanto perderebbe ne' siti superiori che appartengono a' bacini del Simeto e del Platani.

Strade della provincia di Caltanissetta.

Senza studiarsi accuratamente la disposizione topografica del suolo della Sicilia si segnava sulla carta la traccia che dovea seguire la strada principale dividendo quasi nel mezzo l' isola, e lasciavasi alla cura d'inesperti architetti esecutori il vincere come meglio sapevano i naturali ostacoli che si presentavano. Ragionando delle strade della provincia di Palermo abbiamo accennato che quella diretta a Messina attraversa bruscamente con ripidissime pendenze gli alti dorsi delle diramazioni di monti che s' innalzano tra le profonde valli dei fiumi Milicia, S. Leonardo e Torto. Quindi saliva sull' alto della catena e poscia discendeva nel fondo della valle di un ramo del fiume Platani. Dal miglio 46 al miglio 86 la strada

lungo il territorio della provincia di Caltanissetta ripidamente saliva e discendeva a traverso de' dorsi di cinque alte diramazioni di monti che si distendono tra le valli di due rami del Platani, di tre rami dell'Imera meridionale, e del Dittaino. Nè poteva essere peggiore l'andamento prescelto per andare a Caltanissetta deviando dalla strada di Messina a due miglia in circa al di là di S. Caterina. Quella strada così difettosa e tanto disadatta al commercio per cattiva traccia e per ripide pendenze non corrisponde per nulla al suo scopo di primaria comunicazione. Dopo la costruttura della strada da Termini per Polizzi a Calascibetta di fatto rimarrà di niun uso pel traffico, e solamente potrà servire come una continuazione di cattive traverse comunali tra Vallelunga e S. Caterina, tra questo comune e Caltanissetta, tra S. Caterina e Villarosa e tra questo comune e Calascibetta e Castrogiovanni.

La nuova strada da Palermo per Termini e per Polizzi a Calascibetta ha la lunghezza di 66 miglia. Essa passerebbe per comuni più popolosi e per terreni più fertili, e la sua lunghezza dalle falde del monte di Castrogiovanni a Termini, cospicua città situata sul mar Tirreno, sarebbe di 46 miglia. Costruendosi la strada già ordinata da Calascibetta a Caltanissetta di 16 miglia di lunghezza, questa città avrebbe per questa via una più agevole comunicazione con Palermo. Egli è ben vero che la nuova strada di 82 miglia sarebbe per 7 miglia più lunga dell' antica, ma questa risulterebbe di una lunghezza molto mag-

giore, se si dovessero correggere le sue ripide pendenze. Al confronto della nuova strada con l'antica più agevolmente discorrerebbero 82 miglia della prima le carrozze in due giorni ed i carretti in tre giorni. Sarebbe di 10 miglia di lunghezza la porzione della strada da costruirsi nel territorio della provincia di Caltanissetta; cioè, dal confine della provincia di Palermo fin presso Calascibetta.

La cospicua città di Castrogiovanni che ha un esteso fertilissimo territorio, finora non avea potuto ritrarre alcun vantaggio dalla sua posizione quasi nel mezzo della Sicilia. Per l'attuale strada anticommerciale da Palermo a Catania non poteva ad essa tornar conto di spedire le sue produzioni nella prima città sul mar Tirreno, nè nella seconda sul mare Jonio, poichè i carretti doveano discorrere con la metà del carico nel primo caso 80 miglia e nel secondo 60 miglia. Ma eseguita la nuova strada di 66 miglia di lunghezza, per la quale i carretti possono portare il carico doppio, le spese di trasporto fino a Palermo starebbero a quelle per la strada attuale nella ragione di 33 ad 80. Dovendosi però spedire le derrate a Termini che pur sorge sul mar Tirreno, le spese di trasporto fino a Termini starebbero a quelle fino a Palermo per la vecchia strada come 23 ad 80. Costrutta inoltre la strada di Catania per la valle del Dittaino di 42 miglia di lunghezza, le spese di trasporto per la nuova strada starebbero a quelle per l'antica nella ragione di 21 a 60. Vale a dire, se per l'attuale strada il trasporto delle derrate da Castrogiovanni a Palermo

costa due ducati a cantaio, per la nuova la spesa si ridurrebbe a grani 82,5. Trattandosi di frumento il risparmio sarebbe di 59 grani per tomolo legale del 1840; e certamente si reputerebbe fortunato quel proprietario il quale tolte le spese potesse guadagnare grani 59 per ogni tomolo di frumento.

Tosto che fu decretata la costruttura delle due strade da Termini per Polizzi a Calascibetta e da Castrogiovanni a Piazza per distendersi a Caltagirone, la città di Castrogiovanni seppe ben discernere i vantaggi che ne avrebbe conseguito. Quindi sebbene fosse stato prescritto che la seconda strada si fosse costrutta a spese della provincia col soccorso dei fondi regî, pure quella città per accelerarne l'esecuzione offerse di contribuire alla spesa, destinandovi il credito di 30 mila ducati che vantava avverso la real tesoreria. La città di Piazza ne imitò l'esempio, offrendo in favore di tale costruttura un simile credito di 15 mila ducati. Considerandosi Castrogiovanni come centro, dal suo territorio si diramerebbero la strada per Polizzi e Termini a Palermo sul Tirreno, quella di Catania sul mare Jonio per la valle del Dittaino, quella di Messina per Leonforte e Nicosia, quella di Mistretta per le due ultime città, quella di Piazza per andare a Caltagirone ed a Terranova sul mare Africano, e l'altra di Caltanissetta. Così Castrogiovanni diverrebbe l'emporio del traffico interno che si diramerebbe per tante diverse direzioni, ed essendo distante per 46 miglia da Termini sul mar Tirreno, per 42 miglia da Catania sul mare Jonio e per 57

miglia da Terranova sul mare Africano, avrebbe agevoli comunicazioni co' tre mari che bagnano la Sicilia. È qui il luogo di avvertire che accennandosi come punti principali i comuni di Castrogiovanni e di Calascibetta s' intende parlare de' siti più acconci del loro territorio, ne' quali debbono concorrere le diverse comunicazioni. Ivi si debbono costruire i magazzini di deposito e le locande per alloggio de'viandanti. In meno di mezz'ora que'di Castrogiovanni discenderebbero ne' luoghi di deposito per fare i loro negozî e potrebbero tornare a pranzo alle proprie case. Quivi col tempo sorgerebbe un grosso borgo ove le persone agiate passerebbero il verno, che sull'alto del monte suol essere molto rigido. Ma sarebbe strana prètensione quella di costrignere i carrettieri ed i viandanti di salire tanto in alto senz'alcun fine per indi discendere quasi al medesimo sito.

Dalle falde del monte di Castrogiovanni fino a Piazza la strada di 16 miglia di lunghezza potrebbe costeggiare le falde della diramazione sulla quale è situata la seconda città. Da Piazza la strada che deve condursi a Caltagirone, si deve sviluppare per 4 miglia nella provincia di Caltanissetta sul dorso dell'anzidetta diramazione. L'altra strada per Aidone alla Piana di Catania si deve distendere per 7 miglia in circa nella provincia di Caltanissetta. La linea da costruirsi sarebbe più breve, se potesse diramarsi dalla strada da Castrogiovanni a Piazza. Dal medesimo sito del territorio di Castrogiovanni la strada di Caltanissetta che anche risulterebbe di 16 miglia di lun-

ghezza si dovrebbe dirigere al ponte di Capo d'arso donde con facile andamento si giugnerebbe alla seconda città.

Le due città di Piazza e di Caltanissetta sono situate la prima sulla diramazione che separa il bacino dell' Imera da quello del Simeto e la seconda sull'altra diramazione che divide il medesimo bacino dell' Imera da quello del Platani. La strada procedendo da Caltanissetta deve passare pel comune di Pietraperzia di 9300 abitanti e per l'altro di Barrafranca di 7700 abitanti. Quindi non solamente da Caltanissetta si deve scendere nella valle dell' Imera, ma dal fiume per andare a Piazza si debbono attraversare le altre diramazioni minori che si distendono da settentrione verso mezzogiorno. Secondo l' antico progetto quelle alture non erano considerate come gravi difficoltà; poichè senza badare alla ripidezza delle pendenze e senza deviar molto dalla direzione salendo e discendendo si passava a traverso di quelle. Nè si ebbe riguardo alla scelta del sito nel quale conveniva edificare il ponte su quel grosso fiume di sponde variabili, quasi che ne fosse stata sicura la fondazione in qualunque luogo del suo corso. Ma determinatosi dapprima dall' ispettore Massari il sito più acconcio per l' edificazione del ponte, con somma industria egli ebbe a sviluppare la traccia per le coste di quelle diramazioni in modo che si fosse sempre accorciato cammino rispetto al necessario sviluppo che richiedevano le salite e le discese secondo la linea più diretta. Con piena soddisfazione de' ragguarde-

voli personaggi che vollero assistere l'ispettore fu stabilito l'andamento, e con giubilo dell' universale or si lavora ad aprire la traccia, ch' è risultata della lunghezza di 32 miglia.

Da Barrafranca, che secondo la traccia sta quasi in mezzo tra Caltanissetta e Piazza, si debbono diramare due strade l'una verso Mazzarino e l'altra verso Riesi, per riunirsi di nuovo a Butera ed indi continuare con un solo andamento fino a Terranova. La prima strada sarebbe della lunghezza di 25 miglia; cioè, 5 miglia da Barrafranca a Mazzarino, 10 miglia da questo comune a Butera e 10 miglia da Butera a Terranova. L' altro andamento si dirige a Riesi con un ramo di 11 miglia e dopo altre 10 miglia va a congiugnersi in Butera coll' altro ramo, e per conseguenza la sua totale lunghezza sarebbe di 31 miglio. Da Piazza e da Caltanissetta a Terranova passandosi per Barrafranca e Mazzarino vi sarebbe la distanza di 41 miglio all' incirca.

La strada da Terranova a Caltagirone sarebbe di 20 miglia, delle quali 10 $\frac{1}{2}$ nel distretto di Terranova. Sarebbe di 16 miglia la lunghezza di quella da Terranova a Vittoria, e la porzione da distendersi nell' anzidetto distretto avrebbe la lunghezza di 7 miglia. In fine di 16 miglia sarebbe la lunghezza della strada da Terranova a Licata.

Finchè non si edifichi un porto in Terranova, Caltanissetta e la più parte de' comuni della provincia debbono spedire le loro derrate al molo di Girgenti. È poi sempre necessario mettere in comunicazione i

capi luoghi delle due contigue province di Caltanissetta e di Girgenti. Con questo duplice disegno fu statuita la costruttura della strada da Caltanissetta per S. Cataldo e Serradifalco a Canicattì, donde nella provincia di Girgenti si deve prolungare per Ragalmuto a Comitini per incontrare la strada già costrutta da Comitini a Girgenti ed al suo molo. Per questa via la lunghezza della strada da Caltanissetta al molo di Girgenti sarebbe di miglia 41 $\frac{1}{2}$. Seguendosi l'andamento da Canicattì per Castrafilippo e Favara al molo di Girgenti, la lunghezza della strada sarebbe poco meno di 40 miglia. Mercè le cure dell'intendente in breve tempo fu condotto a termine il tratto di 10 miglia da Caltanissetta a Serra di Falco e si trova in costruzione il seguente tratto di 6 miglia da Serra di Falco a Canicattì.

Caltanissetta di 17 mila abitanti in circa capo luogo di provincia è situata in una posizione centrale sull'alto della diramazione di monti che divide il bacino dell' Imera da quello del Platani. Vasto e fertile è il suo territorio ove principalmente si coltiva il grano. Costrutte tutte le strade principali di questa provincia e di quella di Girgenti, la città di Caltanissetta sarebbe distante per 16 miglia da Castrogiovanni posizione centrale, per 32 miglia dall'altra posizione centrale di Piazza, per 41 miglio dall'emporio di Terranova, per 16 miglia da Canicattì, per 37 miglia da Licata città d'industria e di traffico, e per miglia 39 $\frac{1}{2}$ dal molo di Girgenti. La città di Piazza situata sull' altra diramazione di monti che

separa il bacino dell' Imera da quello del Simeto, sarebbe lontana 16 miglia da Castrogiovanni, 32 miglia da Caltanissetta, 41 miglio da Terranova, 14 miglia da Caltagirone e 38 miglia da Catania per Aidone. In somma le strade sapientemente statuite faranno valere i vantaggi di posizione delle quattro più cospicue città della provincia, cioè Caltanissetta, Castrogiovanni, Piazza e Terranova.

Strade costrutte nella provincia di Caltanissetta.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Dalle vicinanze di Vallelunga al ponte Matrona..	41
Traversa di Caltanissetta......................	8
Da Caltanissetta a Serra di falco................	10
Traverse di Castrogiovanni....................	4
Totale miglia...	63

Strade da costruirsi nella provincia di Caltanissetta.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Dal confine della provincia di Palermo a Calascibetta....................................	10
Da Caltanissetta a Castrogiovanni..............	16
Da Caltanissetta a Piazza......................	32
Da Serradifalco a Canicattì....................	6
Da Castrogiovanni a Piazza....................	16
Da Piazza al confine verso Caltagirone..........	4
Da Piazza per Aidone al confine verso la Piana ...	7
Da Barrafranca per Mazzarino e Butera a Terranova....................................	25
Da Barrafranca per Riesi a Butera..............	21
Da Terranova al confine verso Caltagirone.......	19 1/2
Da Terranova al confine verso Vittoria..........	7
Da Terranova a Licata........................	16
Totale miglia...	170 1/2

Cenno topografico ed economico della provincia di Girgenti.

La provincia di Girgenti ha la lunghezza di 70 miglia legali, e la larghezza media di 15 miglia, tranne il sagliente che verso il mezzo s'interna nella provincia di Palermo, ove la larghezza giugne a 25 miglia in circa. Il suo lungo lato rivolto a libeccio è bagnato dal mare Africano. Confina a settentrione con la provincia di Palermo, a greco ed a levante con quella di Caltanissetta ed a maestro con l'altra di Trapani. Il tronco inferiore dell' Imera meridionale e poscia un suo influente la dividono per lungo tratto dalla provincia di Caltanissetta, ed il fiume Bilici le serve di confine rispetto a quella di Trapani. Il fiume Platani che con molti rami prende origine nelle falde meridionali di un lungo tratto della catena, quando è giunto alla distanza di 14 miglia dal lido è obbligato da una diramazione di monti a torcere il cammino e scorrere per 12 miglia nella direzione da levante a ponente, serpeggiando alle falde di quei monti. Nell'incontrare poscia l'altra diramazione che si volge da greco a libeccio verso la costa, piega verso libeccio, e dopo un corso tortuoso per angusta valle mette foce nel mare Africano, quasi nel mezzo della costa della provincia. Benchè il bacino di questo fiume sia più esteso di quello dell' Imera meridionale, pure nel verno e nella state porta minor volume di acqua. Oltre l'anzidetta diramazione di monti che da

quello di Cammarata si prolunga fino al mare, dalla catena se ne spiccano altre tre principali, alle falde delle quali scorrono i fiumi Macasoli, Caltabellotta e Bilici.

Il suolo della provincia vuolsi considerare come un alto piano compreso tra la catena e la costa, il quale è signoreggiato dalle creste delle anzidette diramazioni ed è intersegato da' mentovati fiumi, dai loro influenti e da molti torrenti di breve corso che si gittano direttamente nel mare. La geologica formazione delle montagne è poco diversa da quella delle montagne della provincia di Caltanissetta. Esse sono composte per la maggior parte di argilla, la quale si osserva a grande profondità fin dove si è giunto col cavamento delle miniere di zolfo che ivi sono molto numerose. Delle altre montagne alcune poche sono di roccia calcarea, e parecchie sono di gesso, o di solfato di calce. Come nella provincia di Caltanissetta argillosa marnosa e leggiera è quasi da per tutto la terra dello strato superiore. Imbevendosi di acqua, la quale vi feltra a traverso con facilità, deve prendere una scarpa di dolce inclinazione, e da ciò deriva che le pendici e le falde sono dolcemente inclinate all'orizzonte. Trovandosi al di sotto l'argilla pura che non dà passaggio alle acque, in tempo di lunghe piogge ammollandosi le terre superiori, esse scoscendono come lave da cima a fondo e sconvolgendosi prendono un'inclinazione più dolce corrispondente alla loro poca tenacità. Vi avvengono perciò con frequenza grandi frane, e bisogna studiare

molto il terreno per tracciarvi le strade. Nella stagione piovosa ammollandosi grandemente il suolo, non vi si può camminare nè a piedi nè a cavallo, e per assicurare il passaggio lungo le strade naturali vedi formato con una gittata di sassi un angusto sentiero, sul quale è forza andare con sommo stento. Ivi sono anche più frequenti le tremole, nelle quali come in una fluida melma affogano miseramente i contadini ed i vetturali che non conoscono que' siti pericolosi.

La provincia di Girgenti si divide in tre distretti. Quello di Girgenti il quale ha un territorio più esteso ed una maggiore popolazione, ha per confine a levante il corso inferiore dell' Imera che lo divide dal distretto di Terranova, alcuni influenti dell' Imera e del Platani lo separano da quello di Caltanissetta, il corso inferiore del Platani lo divide dall' altro di Bivona, ed il suo lungo lato rivolto a libeccio di 40 miglia in circa è bagnato dal mare Africano. Sta nel mezzo degli altri due il distretto di Bivona, il quale è diviso dal primo pel corso inferiore del Platani, confina a levante col distretto di Caltanissetta, a settentrione con quello di Termini, a maestro con quello di Corleone, a ponente coll' altro di Sciacca ed a libeccio ha per confine la costa del mare Africano di 6 miglia di lunghezza, la quale è compresa tra le foci dei fiumi Platani e Caltabellotta. Il distretto di Sciacca, che l' anzidetto fiume Caltabellotta separa da quello di Bivona, ha per limiti a greco il distretto di Corleone, a maestro quello di Alcamo, a ponente l' altro di

Mazzara ed a libeccio la costa del mare Africano di 18 miglia di lunghezza. A tale divisione territoriale ed al difetto di strade rotabili in un suolo montuoso difficilissimo a discorrersi nel verno pel fango e pel passaggio di tanti torrenti di un fondo melmoso, vuolsi attribuire la difficoltà di viaggiare durante la stagione delle piogge, e solamente per importanti negozî, o per qualche imperioso bisogno gli abitanti dei distretti di Sciacca e di Bivona muovono pel capo luogo della provincia. Per la qual cosa sebbene fossero cessate le cause politiche le quali impedivano le relazioni tra le popolazioni delle diverse contrade, pur tuttavia sussistono gl'impedimenti naturali, che rendono difficile il traffico e comprimono ogni maniera d'industria e miglioramento. Questi gravissimi inconvenienti mostrano sempre più l'imperiosa necessità di costruir presto le strade disegnate dalla sapienza di S. M.

Benchè il distretto di Girgenti sia abbastanza popolato, e contenga 23 comuni, pure tra alcuni di questi vi ha un vasto spazio affatto deserto, ove non discopri tugurio o capanna, nè alberi. Sono più estese queste solitudini nel distretto di Bivona, nel quale si noverano dodici comuni e sono estesissime in quello di Sciacca, il quale consta di sei comuni. Ciò deriva dall'essere il suolo distribuito in vasti feudi che a vicenda si coltivano a grano, o si lasciano in riposo per pascolo, e che si danno in fitto per breve tempo. Gli affittatori non pensano a fare miglioramenti nelle altrui tenute che dopo pochi anni deb-

bono abbandonare, nè alcun coltivatore va a stabilirsi ove non abbia la proprietà del suolo. Intanto si è aggiunta un' altra recente causa che impedisce i progressi dell' industria campestre nel distretto di Girgenti e nelle contrade limitrofe pertinenti alle province di Palermo e di Caltanissetta. Molte montagne contengono inesauribili miniere di zolfo, il qual minerale si rinviene soltanto in Sicilia separato da altri di diversa natura. Allorchè il prezzo dello zolfo era alto, i proprietarî di quelle miniere arricchivano col coltivarle, ed ognuno si affrettò di scoprirle nelle proprie tenute e di estrarne il minerale. Ma bruciandosi questo per depurarlo nell' aperta campagna, intense nubi di acido solforico si spandevano tutto all'intorno, e vi facevano seccare ogni sorta di piante. Anche pel bisogno del combustibile si distruggevano i mandorli, gli ulivi ed altri alberi da frutto che più tardi sarebbero periti per l'azione dell' acido solforico. Nel territorio di Comitini, per esempio, il quale era ben coltivato, furono distrutti gli alberi, dacchè s' imprese a coltivare le numerose miniere che vi si sono aperte. È da sperare che i proprietarî fatti accorti per la sperienza del proprio danno, si limitino di comun consentimento ad estrarne la quantità corrispondente alle ricerche. Come suol farsi pel grano, la quantità dello zolfo da estrarsi si dovrebbe limitare in proporzione del consumo presunto, e quindi ad ogni proprietario di miniera se ne dovrebbe assegnare la quota corrispondente. Se le miniere dell' oro fossero così numerose e così ab-

bondanti come quelle del ferro, quel prezioso metallo avrebbe un valore minore di quello del ferro, perchè serve a minori usi.

Non è qui il luogo di prendere in disamina le quistioni di dritto pubblico per giudicare del merito delle discussioni diplomatiche intorno alle misure prese per limitare la produzione delle miniere di zolfo alla quantità proporzionata alle richieste. Una tale limitazione deve essere necessaria conseguenza del vile prezzo del quale s' intendeva profittare. Questa produzione deve seguire la sorte stessa di quelle delle manifatture e delle coltivazioni, quando divengono molto più copiose della quantità che si ricerca. In sulle prime in proporzione che diminuisce il prezzo se ne aumenta la produzione; dappoichè ognuno raddoppia gli sforzi e l' industria per conseguirne co' medesimi mezzi una maggior quantità che non ostante la diminuzione del prezzo possa dare un tenue guadagno. Per tale progressiva soprabbondanza i possessori della derrata presi da timore proccurano disfarsene con qualsivoglia perdita e quindi i produttori andando in rovina cangiano speculazione. Allorchè poi saranno consumate le produzioni superflue, il bisogno fa rincararne il prezzo e quindi si ripigliano le manifatture, e le coltivazioni stesse con timidezza per non esporsi alla medesima jattura. Così appunto deve avvenire rispetto alle miniere di zolfo. Il prezzo essendosi invilito fino ad un ducato per cantaio nel sito d' imbarco, non se ne ricava la spesa della mano d' opera e del trasporto.

Parecchi proprietarî continuano a coltivare le miniere con maggior industria per supplire alle spese, lusingandosi che si aumenti il prezzo. Ma tutti gli altri che mancano di capitali da tenere impediti in tale speculazione, hanno sospeso i lavori. Questo esempio sarà tosto imitato da altri molti, e nell' avvenire si penserà bene prima di riprendere una tale speculazione che richiederà maggiori spese. Primieramente per la ripartigione de' demanî comunali i coloni saranno intenti a coltivar bene i proprî fondi. Inoltre la costruttura delle strade e delle altre opere pubbliche darà lavoro ad un gran numero di lavoratori. I progressivi miglioramenti dell' agricoltura richiederanno l' opera di un maggior numero di coltivatori. Per tutte queste vie trovando il modo d' impiegare la loro opera con grossa mercede, essi non andrebbero a lavorare nelle miniere di zolfo nelle quali si soffre danno nella salute, senza un forte compenso. In fine migliorata l'agricoltura, i possessori dei terreni adiacenti alle miniere non consentiranno che l'acido solforico distruggesse le loro piantagioni e ricorreranno al magistrato, affinchè i proprietarî delle miniere cessassero dal coltivarle, o pagassero il compenso pel danno che producono. Per tali cause pochi saranno in grado di coltivare le miniere di zolfo, la produzione ne sarà proporzionata alle ricerche, il prezzo si sosterrà alto, e così la Sicilia ritrarrà proporzionata ricchezza dal naturale privilegio di contenere nelle sue montagne le migliori e più abbondanti miniere di zolfo.

Tutti gli antichi scrittori concordano nell' assegnare all'antica famosa città di Agrigento la popolazione di 800 a 900 mila abitanti. Essa sorgeva alle sponde del fiume Agragas ora detto di Girgenti, ed avea un ampio porto, del quale s' impadronì la flotta cartaginese nell'imprenderne l'assedio. Di ciclopica struttura erano le muraglie che tuttavia sussistono in piedi, e di 8 a 10 miglia era il contorno della città. Gli Agrigentini amavano le cose grandiose. Gli avanzi del tempio di Giove e le smisurate colonne ed i capitelli lavorati con tanta maestria e precisione mostrano a qual grado di perfezione fossero ivi pervenute le arti. Nè per certo un popolo così numeroso poteva sussistere senza un esteso commercio e senza coltivare le arti e le manifatture, le produzioni delle quali avesse potuto cambiare con quelle del suolo. La nuova Girgenti è ben lontana dalla grandezza e dallo splendore dell' antica. Essa è situata sull' alto de' monti, ed è elevata 1200 palmi sul livello del mare. A' suoi fianchi sorgono monti più alti, e nel suo vasto territorio montuoso coltivandosi quasi esclusivamente il grano non si può ritrarre molto profitto dall' agricoltura. È distante miglia 3 $\frac{1}{2}$ dal mare per una strada rotabile, ed il picciolo porto, ch' è il solo che esista in tutta la costa del mezzogiorno, le assicura il commercio del grano e dello zolfo che si depositano ne' suoi magazzini. Con questo commercio vive agiata una popolazione stabilita presso il mare, la quale già oltrepassa due mila abitanti. Grandemente si aumenterà il traffico, allorchè saranno

compiute le strade che conducono a Girgenti, e saranno migliorate l'agricoltura e l'industria della provincia.

Non si può molto sperare sul miglioramento del porto di Girgenti. Il molo che prima sporgeva nel mare, ove era una profondità di acqua corrispondente a' più grossi bastimenti mercantili, facendo l' officio di pennello ha alterato il reggimento del fondo del mare. Arrestando il cammino delle sabbie lungo il lido e producendo la calma secondo alcuni venti nel seno esterno ad esso adiacente, ne ha favoreggiato il deposito nell'aia del porto, innanzi il suo ingresso e nel seno anzidetto. Ivi si è prodotta una considerabile protrazione della spiaggia ed il suo limite or si trova stabilito molto innanzi. Vale a dire, sull'antico fondo del mare si è soprapposto un prisma di sabbia, che procedendo dalla nuova linea di limite ha preso l' inclinazione dell'antico fondo, il cui reggimento era stabilito dalla traversia e dalle altre cause che non si sono cangiate. Il danno maggiore consiste nella diminuzione della profondità d' acqua innanzi l' ingresso. Nello stato attuale vi ha appena la profondità di 15 palmi in un canale, pel quale col soccorso di un pilota del luogo debbono passare i bastimenti, che debbono ricoverarsi nel porto. Nè questo passaggio si può tentare in tempo di burrasche, poichè a canto al canale vi sono bassi fondi. Per tali circostanze il porto dà ricovero a legni sottili ed a quelli di maggior portata quando sono scarichi. Nè si può sperare molto profitto per un continuo cava-

mento del fondo con un cava-fango a vapore. Imperocchè come dianzi abbiamo notato, il molo ha formato un nuovo limite alla spiaggia, secondo il quale il fondo del mare ha preso il suo reggimento corrispondente alle traversie. Per la qual cosa comunque profondo si scavasse il canale d'ingresso, pure ad ogni traversia le onde agitate lo colmerebbero con le sabbie che seco trasportano.

Licata è una ridente città di 14 mila abitanti situata in riva al mare Africano presso la foce dell'Imera meridionale. Quando le coste della Sicilia erano soggette alle incursioni de' barbareschi fu Licata cinta di fortificazioni. Un castello con un'opera a corno sporge in sul mare, ed un altro situato sull'alto di una soprastante collina domina la città ed i suoi dintorni. Veggonsi molti nobili edifizî, ed in generale le abitazioni danno indizio dell'agiatezza della popolazione. Vi si veggono ancora spaziosi magazzini del suo antico caricatoio. Fertilissimo è il suo territorio che s'irriga con le acque dell'Imera. Ivi per grandi estensioni si alternano le coltivazioni del riso per due anni successivi con quella del cotone nel terzo. In que' terreni irrigui potrebbe anche prosperare il cotone arboreo.

Il comune di Canicattì di 17400 abitanti è situato sull'alto dei monti presso il confine della provincia di Caltanissetta. Abbiamo di sopra notato che il suolo delle due provincie di Caltanissetta e di Girgenti si può considerare come un alto piano signoreggiato dalle creste delle principali diramazioni. Di quel piano elevato fa parte il vasto territorio di Canicattì com-

preso nella diramazione di monti che divide i bacini dell'Imera e del Platani. In elevate posizioni quasi simili tra le valli di fiumi minori si veggono situati i comuni di Ragalmuto di 7100 abitanti, di Naro di 10100, di Palma di 10 mila incirca e di Favara di 9600 abitanti. I fertili territorî di questi popolosi comuni e degli altri ad essi vicini sono per la massima parte coltivati a grano che si trasporta ne' magazzini del porto di Girgenti. Solamente in quello di Palma si veggono grandi piantagioni di ulivi, di mandorli e di carrubi.

Il distretto di Bivona è anche montuoso, e quasi nel suo mezzo discorre la diramazione che si spicca dal monte di Cammarata e si prolunga fino alla costa tra i fiumi Platani e Macasoli. I comuni di S. Stefano di 5300 abitanti, di Bivona di 3300 e di Alessandria di 4300 sono situati sulle falde soprastanti alla valle del Macasoli, quelli di Burgio di 5600, di Villafranca e di Lucca, e più giù quelli di Calamonaci e di Ribera soprastano alla valle del fiume di Caltabellotta, gli altri tre di S. Biaggio, di Cianciana e di Castel termini di 5300 abitanti son posti alle falde dei monti che s'innalzano sulla valle del Platani. Solamente Cammarata di 5800 abitanti s'erge isolato sur un alto poggio del monte del nome stesso. Tutta l'estensione di suolo compresa tra gli anzidetti comuni situati in vicinanza tra loro a tre a tre, è affatto disabitata. Il fiume Platani che divide il distretto di Bivona da quello di Girgenti è veramente un ostacolo che intercetta nel verno le loro comunicazioni; poi-

chè si corre il rischio di affogare, quando si osa passarlo a guado in tempo di piena.

Meno alti sono i monti e le colline che ingomberano la superficie del distretto di Sciacca. Esso confina verso greco col distretto di Corleone. Il fiume Bilici lo divide a maestro da quello di Mazzara ed a settentrione dall' altro di Alcamo. Il fiume di Caltabellotta lo separa ad oriente dal distretto di Bivona. A libeccio ha per limite il mare Africano. Tutta la sua vasta superficie contiene sei comuni. L'antica città di Sciacca di 12700 abitanti sorge in riva al mare. Essa come Licata è cinta di fortificazioni. Negli spaziosi magazzini del suo caricatoio si depositano le derrate del proprio distretto e di una parte di quelli contigui. Essendo l'emporio di una vasta estensione di paese, il suo commercio sarebbe molto più esteso se vi si costruisse un porto capace di ricoverare i grossi bastimenti mercantili. Il comune di Menfi di 8100 abitanti è situato sull'alto di un colle ad 11 miglia da Sciacca. Il comune di S. Margherita di 8100 abitanti è distante 7 miglia da Menfi e 18 miglia da Sciacca. Quello di Montevago di 3400 abitanti è per 3 miglia lontano da S. Margherita. Quasi nel mezzo della superficie del distretto è situato sull'alto il comune di Sambuca di 8200 abitanti, il quale è distante per 15 miglia da Sciacca. È lontano da questa città per 8 miglia il comune di Caltabellotta di 4700 abitanti. I quali sei comuni essendo situati a grande distanza tra loro ne conseguita che tra essi si comprendono grandi estensioni di terre fertilissime

affatto disabitate. Ne' tempi andati le incursioni dei barbareschi impedivano che si fossero edificati villaggi nelle fertili campagne adiacenti al lido. La distribuzione della massima parte del suolo di quel distretto in vasti feudi non permetteva che si fossero stabilite abitazioni in quelle campagne comprese tra comuni tanto lontani fra loro. Nella ripartigione dei demanî comunali deve essere speciale cura dell' amministrazione di far sorgere numerosi villaggi ne' siti più acconci di quelle vaste solitudini.

Nel fertilissimo suolo della provincia di Girgenti nel quale si trovano sparsi molti popolosi comuni, si possono apportare grandi miglioramenti. In que' comuni, ne' quali dimorerebbero le persone facoltose ed industriose, si coltiverebbero le arti, i mestieri e tutte le industrie pertinenti al vivere civile ed agiato. Nel tempo stesso diverrebbero i luoghi di deposito e di traffico, ed i mercati de' villaggi, che per la distribuzione delle terre fatta a' coltivatori e pe' miglioramenti dell' agricoltura sorgerebbero in que' vasti spazî intermedî ora affatto deserti e spopolati. Suddivise quelle estese tenute, nelle quali per molti secoli non si è fatto alcun miglioramento, vedresti concimar le terre per riparare la forza produttrice e colla coltivazione del grano si alternerebbe quella di altre piante che non ne affievoliscono la forza. In que' monti prosperano gli ulivi, i mandorli, i gelsi e le viti. Nelle creste superiori si pianterebbero i boschi per avere nell' està pingui pascoli per gli armenti, che nel verno consumerebbero i foraggi delle terre coltivate.

Ne' terreni irrigui delle valli de' molti fiumi che intersegano quella provincia, gli agrumi e gli alberi di cotone darebbero prodigiosa ricchezza. In un suolo tanto elevato sul livello del mare non si possono impaludare le acque quante volte l'industria ne regoli gli scoli con opportuni canali, e per conseguenza riusciranno facili e poco dispendiose le opere per rendere salubre il clima delle valli.

Strade della provincia di Girgenti.

La provincia di Girgenti più di ogni altra manca di strade rotabili, mentre ne ha maggiore bisogno. I sentieri naturali divengono affatto impraticabili nella stagione piovosa, a cagione del suolo fangoso ove gli animali affondano fino alla pancia. I viaggiatori i quali da lontane contrade venivano a contemplare gli avanzi della grandezza e della civiltà dell'antica Girgenti, pel disagio che sperimentavano discorrendo a cavallo o in lettiga que' sentieri, acremente vituperavano lo stato di barbarie della nuova Girgenti. Più tardi per ragion del traffico tra la città ed il molo si costrusse un tratto di strada di miglia $3\frac{1}{2}$ di lunghezza, dal quale si spicca un ramo che passa a lato agli antichi famosi templi. Per diminuire le spese del trasporto dello zolfo dalle miniere al molo i proprietarî di quelle contribuirono alla spesa della costruttura di un difettoso tratto di strada di otto miglia legali di lunghezza da Girgenti a Comitieri. Anche per lo scopo medesimo di traspor-

tarsi sempre co' carretti lo zolfo fino a Palermo, si eseguì una traversa molto più difettosa che dal comune di Lercara andava ad incontrare la strada regia da Palermo a Messina. Dovendosi costruire la strada di Girgenti col prodotto della tassa dell'uno e mezzo per cento si stimò spediente di profittarsi della traversa di Lercara e dell'altro tratto da Comitini a Girgenti. Con questo disegno si formò il progetto del primo tratto di strada da Lercara a Casteltermini, si celebrarono gli appalti dell' esecuzione e s' intrapresero anche i lavori. Col decreto de' 17 dicembre 1838 fu statuito che la strada da Comitini per Lercara fino all'incontro della strada regia si fosse eseguita a spese della provincia e de' comuni interessati con soccorso de' fondi regî. Più tardi S. M. considerando che la provincia non avea mezzi per mandar ad effetto una tale dispendiosa strada e le altre indicate nell' anzidetto decreto, ordinò che si fosse eseguita interamente co' fondi regî. Quindi gl'ingegneri di Acque e Strade del ramo regio furono incaricati di eseguire le operazioni geodetiche e di compilare un elaborato progetto della strada, le cui pendenze giusta le regole della Direzione generale non doveano oltrepassare il 5 per 100. Si dovette interamente abbandonare l' andamento della traversa di Lercara che ripidamente salendo e discendendo attraversava il dorso de'monti. Prescelto un più acconcio sito per la deviazione presso il fondaco di Manganaro, la strada lungo la costa de'monti si è sviluppata con dolcissime pendenze. Nel modo stesso si è

tracciata fin presso Casteltermini. La porzione di miglia 8 $\frac{1}{2}$ che si distende nella provincia di Palermo è stata già compiuta. Parimente si è perfezionato il primo tratto di miglia 4 $\frac{1}{2}$ che attraversa quella di Girgenti ed è in costruzione il seguente fino a Casteltermini. La lunghezza della strada dalla deviazione a Girgenti è di 45 miglia. Il tratto già perfezionato nella provincia di Palermo è di miglia 8 $\frac{1}{2}$. In quella di Girgenti, come si è dinanzi accennato, se n'è terminata una porzione di miglia 4 $\frac{1}{2}$. È di miglia 8 la lunghezza dell'antico tratto da Comitini a Girgenti. Quindi la porzione della strada da costruirsi è della lunghezza di 24 miglia.

Ragionando delle strade della provincia di Caltanissetta abbiamo notato che una delle più importanti era quella che da Caltanissetta, per S. Cataldo e Serradifalco si rivolgeva a Canicattì, per indi prolungarsi a Girgenti. È Canicattì una città agricola di 18 mila abitanti in circa che ha un esteso fertile territorio. Da questa città principale della provincia di Girgenti si debbono diramare tre strade. La prima dopo 7 miglia passerebbe pel comune di Ragalmuto di 7100 abitanti, e dopo altre 7 miglia attraversando il territorio del comune di Grotte di 4500 abitanti giugnerebbe a Comitini di 1000 abitanti, lontano da Girgenti per 8 miglia. La seconda dopo due miglia deviando dalla strada di Ragalmuto menerebbe a Castrofilippo di 1700 abitanti distante da Canicattì per 5 miglia, e dopo altre miglia 6 $\frac{1}{2}$ giugnerebbe a Favara di 10 mila abitanti in circa. È in costruzione la

strada da Favara a Girgenti di miglia 6 $\frac{1}{2}$. La terza strada di 21 miglio di lunghezza passando per Campobello di 5 mila abitanti anderebbe a Licata di 13500 abitanti. Il comune di Naro di 10 mila abitanti sta costruendo una traversa di 7 miglia per mettersi in comunicazione con Canicattì, e non tarderà a costruire gli altri due rami uno di 7 miglia che lo congiugnerebbe con Favara e l'altro di 8 miglia per andare a Palma di dieci mila abitanti in circa. Con queste strade il comune di Canicattì situato in una posizione centrale sarebbe lontano da Caltanissetta per 16 miglia, da Girgenti per miglia 22 secondo l'andamento di Ragalmuto e per miglia 18 secondo quello di Favara, e da Licata per miglia 21. La sua distanza dal molo di Girgenti sarebbe di 21 miglio, senza passarsi per la città di Girgenti. Per le anzidette strade e per l'altra di Naro sarebbe in comunicazione immediata con una popolazione di cento mila abitanti in circa. Finalmente per la strada che si conduce a Comitini, e per l'altra che da questo comune si distende a Palermo, sarebbe distante da questa città per miglia 81.

La città di Licata di 13500 abitanti situata in riva al mare presso la foce dell'Imera meridionale sentiva l'importanza di aprire le sue comunicazioni in diverse direzioni, ed a sue spese avea già costrutto un ramo di strada di 4 miglia verso Canicattì e verso Palma. Compiute tutte le strade statuite, quella città sarebbe lontana da Campobello miglia 14, da Canicattì miglia 21, da Caltanissetta miglia 37, da Palma

miglia 10, da Girgenti miglia 25 e da Naro miglia 21, qualora questo comune costruisse un'altra traversa di 7 miglia per congiugnersi con Campobello.

La strada da Girgenti a Sciacca sarebbe della lunghezza di 36 miglia. Essa passerebbe per Montereale di 1400 abitanti a 7 miglia, per Siculiana di 4700 abitanti a 10 miglia e per Montallegro di 1500 abitanti a 16 miglia. Indi discenderebbe al passo di Parmisi del fiume Platani, il quale è il solo sito opportuno alla fondazione di un ponte di fabbrica, e poscia salirebbe a Ribera di 5100 abitanti, che sarebbe distante da Girgenti per 27 miglia. Da Ribera a Sciacca vi sarebbe la distanza di 9 miglia. È Sciacca una cospicua città di 13 mila abitanti capo luogo di distretto e situata in riva al mare. Essa è uno de' principali emporî al quale si trasportano le derrate di un'estesa contrada. Da quella città la strada deve prolungarsi per 11 miglia fino a Menfi di 9 mila abitanti, e da questo ultimo comune a Castelvetrano la continuazione sarebbe di altre 11 miglia. Di una egual lunghezza di 11 miglia sarebbe l'altro ramo di strada da Menfi a Campobello di Mazzara per andare a quest' ultima città. Sarebbe poi di 6 miglia il tratto da Menfi al fiume Bilici confine tra le provincie di Girgenti e di Trapani.

La strada da Licata per Girgenti e Sciacca al fiume Bilici sarebbe di 78 miglia di lunghezza. Essa deve riguardarsi come l' asse delle comunicazioni dall'interno al mare Africano. Il tortuoso fiume Platani, che scorre da levante a ponente e poscia volge

a libeccio per metter foce nel mare, presenta nel verno un grave ostacolo alle comunicazioni de' distretti di Bivona e di Sciacca con quello di Girgenti. Il ponte sulla strada di Palermo e l' altro su quella di Sciacca saranno due siti di passaggio a' quali si dirigeranno le altre comunicazioni. Rispetto al distretto di Bivona i comuni di S. Stefano di 5300 abitanti, di Bivona di 3300 e di Alessandria di 4300, condurrebbero per la valle del fiume Macasoli una traversa di 15 miglia di lunghezza che incontrerebbe la strada principale, onde potrebbero andare verso Girgenti o verso Sciacca. I comuni di Burgio di 5600 abitanti, di Villafranca di 2600 e di Lucca di 1900 per la valle del fiume Caltabellotta aprirebbero una traversa di otto miglia di lunghezza fino all' incontro della strada principale, per trasportare le loro derrate a Sciacca dopo altre 7 miglia.

La città di Sciacca è l' emporio non solamente del distretto di cui è capo luogo, ma ben anche di una porzione di quelli contigui. Discorrendo delle strade della provincia di Palermo abbiamo osservato che Palermo sarebbe distante 28 miglia da Corleone per la via di S. Giuseppe, 46 miglia dal confine della provincia e 63 miglia da Sciacca. Quest' ultima perciò sarebbe lontana 8 miglia da Caltabellotta, 17 miglia dal confine, 25 miglia da Bisacquino e 35 miglia da Corleone. Abbiamo notato inoltre che dirigendosi la strada da S. Giuseppe a S. Margherita di 18 miglia di lunghezza, dal confine a S. Margherita vi sarebbe la distanza di 5 miglia. Quest' ultimo comune sarebbe

lontano da Menfi per miglia 7 e da Sciacca per 18 miglia. Menfi sarebbe lontano da Castelvetrano per 11 miglia. La città di Sciacca sarebbe distante da Palermo miglia 63 per la via di Corleone e miglia 53 per la via di S. Giuseppe, miglia 11 da Menfi di 9 mila abitanti, miglia 22 da Castelvetrano di 12700, miglia 18 da S. Margherita di 8100 abitanti, miglia 8 da Caltabellotta di 4700 abitanti, miglia 9 da Ribera, miglia 16 in 17 da Burgio, Villafranca e Lucca, e miglia 26 da S. Stefano, Bivona ed Alessandria. Essa quindi diverrebbe l'emporio delle derrate di una popolazione coltivatrice di cento mila abitanti in circa distribuiti negli anzidetti comuni. È dunque la città di Sciacca un centro di traffico e d'industria e pel suo vasto fertilissimo territorio può anche primeggiare nell'industria campestre. Tutti questi vantaggi acquisterebbero molto maggior valore, se quella città costruisse un porto capace di ricoverare grossi legni mercantili.

Da S. Margherita si deve dirigere per Montevago di 3400 abitanti un ramo di strada di sette miglia a Partanna. Il tratto compreso nella provincia di Girgenti è di 4 miglia. Il comune di Raffadali di 4700 abitanti sta costruendo un tratto di strada di 6 miglia fino a Girgenti. Eseguita la strada da Sciacca a Menfi, il comune di Sambuca di 8200 abitanti non tarderebbe a costruire una traversa di 8 miglia di lunghezza fino ad incontrare l'anzidetta strada a 7 miglia da Sciacca.

Ecco al solito in uno specchio le strade fatte e quelle da costruire in questa provincia.

STRADE costrutte nella provincia di Girgenti.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Strada da Palermo a Girgenti dal fiume di S. Pietro confine della provincia verso Casteltermini	4 1/2
Da Comitini a Girgenti.......................	8
Da Girgenti al molo..........................	3 1/2
Da Licata verso Canicattì.....................	4
Totale miglia...	20

STRADE da costruirsi nella provincia di Girgenti.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Strada di Palermo da Comitini verso il confine...	24
Da Canicattì per Ragalmuto a Comitini..........	14
Da Canicattì per Castrofilippo e Favara a Girgenti, tranne il primo tratto di 2 miglia comune con la precedente............................	16
Da Canicattì a Licata meno 4 miglia costrutte....	17
Da Canicattì per Naro a Palma...............	15
Da Licata per Palma a Girgenti................	25
Da Girgenti a Sciacca.........................	36
Da Sciacca al confine della provincia di Trapani per Menfi	17
Da Menfi a S. Margherita......................	7
Da S. Margherita al confine verso S. Giuseppe ...	5
Da S. Margherita al confine per Montevago......	4
Da Sciacca per Caltabellòtta al confine con la provincia di Palermo............................	18
Da Burgio alla strada da Girgenti a Sciacca	8
Da S. Stefano e Bivona alla strada da Girgenti a Sciacca..................................	15
Da Sambuca alla strada di Sciacca...............	8
Da Raffadale a Girgenti	6
Totale miglia...	235

Cenno topografico ed economico della provincia di Trapani.

La provincia di Trapani comprende la parte estrema della Sicilia adiacente al capo Boeo, il quale con le due sue coste distingue il mar Tirreno dall' Africano. Essa ha quasi la figura di un gran segmento di cerchio, il cui perimetro è bagnato da'due mari. La costa settentrionale dell'isola incurvandosi profondamente nel golfo di Castellammare termina al capo S. Vito, il quale dal fondo dell'anzidetto golfo si avanza per 15 miglia legali nel mare. Questo capo o promontorio è la parte estrema di una diramazione di monti che dall'ultimo tronco della catena si spicca così dentro nel mare secondo la direzione di mezzogiorno a settentrione. Dal capo anzidetto alla punta S. Giuliano il lido è rivolto a maestro, e poco lungi si spicca molto innanzi una stretta lingua di terra, al cui fianco meridionale giace il porto di Trapani. Dall'anzidetta lingua di terra al capo Boeo il lido guarda ponente e poscia fino alla punta di Sorello si rivolge a libeccio. Finalmente dall' ultima punta al confine si rivolge a mezzogiorno. Il fiume Floti che mette foce nel golfo di Castellammare, e quindi il fiume Bilici che si scarica nel mare Africano, dividono ad oriente la provincia di Trapani da quella di Palermo. Indi il corso inferiore del medesimo fiume Bilici serve di confine tra la provincia di Trapani e quella di Girgenti. Tra il capo S. Vito e la punta di Trapani

s'innalza isolato con falde scoscese sul Tirreno il monte S. Giuliano. Dalla catena che termina dietro il golfo di Castellammare si spiccano verso il perimetro della provincia bagnato da' due mari, parecchie diramazioni di colline separate da piccioli fiumi o torrenti che prendono origine nelle falde della catena e dopo breve corso vanno a scaricarsi nel mare.

Di poca elevazione sono le colline delle anzidette diramazioni e le loro falde hanno dolce inclinazione, in guisa che navigando lungo la costa meridionale vedi disteso in piano dolcemente inclinato il suolo di una gran parte della provincia fino alle falde della catena, il cui alto dorso al pari del promontorio di S. Vito e del monte S. Giuliano s' innalza torreggiante sull' anzidetto piano inclinato. Per la più parte si compongono di argilla le montagne e le colline, ma lo strato superiore di tutte consiste in terra leggiera argillosa mista a copiosa marna. Da per tutto il suolo è fertilissimo ed in quel caldo clima è mirabilmente fecondato da un' abbondantissima rugiada. Oltremodo copiose sono l' evaporazioni che in quel caldo clima durante la state s' innalzano dal mare che circonda tutto il perimetro della provincia, tranne il lato orientale che confina con quelle di Palermo e di Girgenti. Quelle evaporazioni che si spandono nell'atmosfera soprastante al suolo della provincia, per effetto della bassa temperatura della notte si addensano e cadono trasformate in abbondante rugiada che ristora e feconda la vegetazione. Malgrado questa naturale fertilità si ritrae poco vantaggio dalla

coltura delle terre, a cagion della loro cattiva distribuzione in vasti feudi che non possono essere ben coltivati per la lontananza dagli abitati. La provincia contiene solamente 19 comuni distribuiti in tre distretti. In quello di Trapani se ne noverano cinque, cioè, le città di Trapani e di Marsala situate in riva al mare, l'altra di S. Giuliano posta sulla vetta del monte soprastante al mare e i due comuni di Paceco e Xitta poco distanti dal lido e da Trapani. Per la qual cosa tutta la superficie del distretto che comprende il promontorio di S. Vito, è affatto deserta, nè vi si veggono case rurali o piantagioni di alberi. Il distretto di Alcamo nel quale si aggruppano i monti della catena, contiene otto comuni. Quello di Castellammare è vicino alla costa del Tirreno e l' altro di Alcamo n'è poco distante. Quelli di Calatafimi e di Vita sono situati tra i monti della catena poco lontani dal confine del distretto di Trapani. Quello di Macellaro o Camporeale è vicino al confine del distretto di Corleone. Gli altri tre di Gibellina, di Salaparuta e di Poggio reale sorgono in vicinanza del distretto di Sciacca. Quindi parimente la massima parte della sua superficie è affatto deserta. Il distretto di Mazzara contiene sei comuni. La città di Mazzara è posta in riva al mare. I comuni di Campobello, Casteltrano, Partanna, S. Ninfa e Salemi sono situati in una linea che poco si discosta dal perimetro del distretto, e per conseguenza la massima parte della sua superficie è disabitata.

Per effetto della distribuzione della maggior parte

del suolo della provincia in vasti feudi nei quali non si veggono case rurali, nè tugurî, nè stalle, nè alberi, l' agricoltura e la pastorizia, replichiamo e giova replicar sempre, debbono essere necessariamente trascurate. Di quelle grandi tenute che si danno in fitto per pochi anni, gli affittatori in una porzione seminano il grano e lasciano l'altra in riposo per uso di pascolo. Secondo una tal maniera di coltura i lavori campestri consistono in una semplice aratura e nella seminagione, non si concima il suolo, non si sarchia il grano, non si usa alcun avvicendamento. Va errante il bestiame nelle terre lasciate in riposo, ma sopravvenendo la state ed inaridendosi il suolo esso migra ne' monti più alti, ove anche per la mancanza de' boschi scarseggia il pascolo. Solamente nelle vicinanze de' comuni si osserva più diligente la coltura, ove una parte del territorio è divisa in piccioli poderi censuati o liberi. In alcuni di essi si coltivano con grande profitto le viti, dacchè il vino accomodato con un apparecchio speciale sotto il nome di vino di Marsala si vende in gran copia agli stranieri. In Mazzara, in Marsala ed in Alcamo si sono stabilite grandi fattorie nelle quali si apparecchia quel vino. La coltivazione delle viti e degli ulivi in molti poderi adiacenti alla strada regia da Alcamo a Trapani ti annunzia che quelle terre sono state censuate. Ma già per l'abolizione della feudalità e de' fedecommessi si suddividono quelle vaste tenute, ed i nuovi possessori de' piccoli poderi debbono farli ben

coltivare per ritrarne agiata sussistenza. Inoltre per la ripartigione de' demanî comunali e delle terre che toccheranno a'comuni per lo scioglimento della promiscuità, una ben grande estensione di suolo sarà distribuita in piccioli poderi tra numerosi agricoltori i quali li coltiveranno con industria per ritrarne il massimo profitto. Inoltre se quelle terre si dividessero in modo che le case rurali da edificarvisi formassero de' villaggi, questi di anno in anno s' ingrandirebbero per le cure de'possessori delle tenute vicine, i quali vi costruirebbero gli edifizî bisognevoli ad una florida coltura. Quindi gli attuali popolosi comuni diverrebbero i centri d' industria e di traffico ed i mercati di que' villagi di coltivatori.

Quantunque le falde delle colline si spianassero nell' avvicinarsi alla costa occidentale ed a quella meridionale, pure è considerabile la pendenza degli alvei di tutti i corsi d' acqua che mettono foce nel mare, e per conseguenza riesce agevole il dare scolo a tutti i terreni palustri che sono adiacenti a' fiumi ed a' torrenti. Per tal favorevole condizione con opere di discreta spesa si può restituir salubre l'aere delle ubertose valli nelle quali col soccorso delle irrigazioni si possono produrre squisite e svariate coltivazioni, tra le quali prospererebbero quelle degli agrumi e del cotone. Il grosso guadagno che si ritrae dalla fabbricazione del vino di Marsala farebbe aumentare la coltura delle viti nelle falde apriche delle colline. Parimente si aumenterebbero le piantagioni di ulivi nelle coste de' monti. È anche da

sperarsi che vi si piantassero in gran copia i gelsi per introdurvi l'industria della seta. In un clima tanto favorevole alla buona crescenza de' gelsi ed al governo de' bachi si può con vantaggio sostenere la concorrenza con qualunque altro paese straniero. In somma grandi miglioramenti si possono operare in tutti i rami dell' industria campestre di quelle fertilissime terre. Rispetto a' boschi la provincia di Trapani n'è quasi priva e può considerarsi come distrutto quello di Alcamo, il cui suolo si vede coperto di spine e di macchie corrose dagli animali. Non si può abbastanza raccomandare all' amministrazione la cura di far riprodurre i boschi comunali che sono stati distrutti, e di farli piantare nelle scoscese pendici de' monti che nello scioglimento delle promiscuità toccheranno a' comuni. In quel clima caldissimo anche il suolo de' monti s'inaridisce nel cuore della state, ed allora vedi smagrire e perire di fame il bestiame. All' incontro le chiome degli alberi silvani adombrando il suolo, farebbero conservar pingui i pascoli nel cuore della state e porgerebbero ristoro al bestiame che si ricoverasse sotto la loro ombra.

Tra le falde occidentali del monte S. Giuliano ed il lido giace una bassa pianura dalla quale si spicca nel mare una stretta lingua di terra di due miglia di lunghezza, su cui vedesi edificata l'antica città di Trapani. Innanzi alla punta sorge verso mezzogiorno l'isoletta della Colombara, dalla quale per la lunghezza di 1500 palmi si potrae una schiena di rocce

poco elevata dal mare, che sembra una gittata artificiale di scogli. Di rincontro alla punta medesima in distanza di 7 miglia è situata l'isoletta di Levanso che da settentrione a mezzogiorno ha la lunghezza di 3 miglia. A mezzogiorno di quest'isola in distanza di 3 miglia osservasi l'altra della Favignana, la quale ha la larghezza di 3 miglia, ed è lontana per 5 miglia dall' opposto lido. Nel mezzo tra le due anzidette isole s' innalza indietro alla distanza di 10 miglia verso ponente quella del Maretimo. Quasi nel mezzo tra Levanso e la Colombara emergono poco elevate dal mare le isolette chiamate le Formiche. Parallela all'anzidetta lingua di terra in distanza di mezzo miglio se ne protrae nel mare un'altra più stretta della lunghezza di un miglio. Il seno di mare compreso tra le due lingue di terra è coperto in parte dall' isoletta della Colombara e dalla sua schiena di scogli che vi fa l'officio di un molo, ed in parte dalle isole delle Formiche, di Levanso e della Favignana. Tutte le descritte circostanze naturali concorrono a formare il porto e la rada di Trapani, e sin da remoti tempi se ne trasse profitto edificandosi una città nella maggior lingua di terra. Essa fu cinta di mura lungo i due lati della lingua di terra e lungo il fronte dell' istmo alla cui estremità meridionale si edificò un castello. Dopo l' invenzione della polvere si aggiunsero i bastioni all'antica cinta, e nel mezzo del fronte rettilineo di terra tra un bastione del castello e quello dell' altra estremità si costrusse un bastione piatto. Innanzi la fossata si formarono una doppia strada co-

perta ed un doppio spalto per meglio coprire la cinta. Questa buona disposizione delle fortificazioni fu renduta intanto più debole per le moderne modificazioni fattevi.

Ne'tempi delle frequenti nemiche incursioni tutta la popolazione di quella contrada si era raccolta nella città così ben difesa, nè più tardi i contadini poterono dimorare nelle vicine campagne, a cagione dell'insalubrità dell'aere. Essendo argilloso il suolo della bassa campagna adiacente al mare dalla parte del porto, vi si formarono estese vasche di salificazione, dalle quali durante la state si tramanda una spezie d'infezione. Ma molto più è intensa quella che deriva dalle acque stagnanti che per una grande estensione circondano le saline. Le acque delle piogge che discendono dal monte S. Giuliano impaludano in quella bassa campagna, e durante la state vi si corrompono i vegetali e gli animali che vi muoiono, finchè per effetto dell'evaporazione non si prosciughi in gran parte il suolo. Non essendovi conche depresse al di sotto del livello del mare riesce facile la bonificazione di quella pianura. Innanzi tutto si dovrebbero raccogliere in un canale arginato da protrarsi fino al mare le acque che discendono dalle alture. Per mantener aperta la foce si dovrebbero munire di pali le sponde del canale lungo la spiaggia e per breve tratto nel mare, secondo i principî seguiti per la foce de'lagni di Terra di Lavoro. In fine s'intersegherebbero le campagne adiacenti con fosse di scolo che si scaricherebbero nella foce anzidetta. Sì

fatta bonificazione non solamente è importante per fare stabilire nella campagna i coltivatori, ma benanche per garentire la città dall'infezione. Comunque essa sia stabilita sulla lingua di terra esposta a tutti i venti, pure quando spirano quelli che trasportano verso la città l'esalazioni della palude, vi si sperimentano endemiche malattie.

Una popolazione stabilita in mezzo al mare, la quale dovea fare lungo cammino per andare a coltivare le terre alquanto lontane, dovea necessariamente dedicarsi alla pescagione ed al commercio marittimo. Per la qual cosa la città di Trapani in ogni tempo ha avuto una numerosa e buona marineria, della quale una porzione addicevasi alla pescagione, un'altra recavasi a pescare i coralli nelle coste della Barbaria e la rimanente impiegavasi al traffico con legni sottili e con grossi bastimenti mercantili. Per effetto de' progressivi miglioramenti rendendosi più attivo il commercio della Sicilia, grandemente si aumenterebbe la marina mercantile di Trapani, e questa città diverrebbe l'emporio delle produzioni di una gran parte della provincia. L'industria della formazione del sale, che porge lavoro ad un gran numero di lavoratori e reca assai guadagno, si accrescerebbe sempre più secondo che divenisse più esteso e più attivo il commercio. Anche le arti ed i mestieri meglio vi si coltiverebbero. Ivi si è già stabilita una gran filanda di cotone che darà lavoro ad un gran numero di persone. Ciò non ostante bisogna rendere salubre l'aere delle vicine campagne, affinchè vi po-

tesse dimorare una parte di quella crescente popolazione per coltivarle con industria.

È Marsala una fiorente città di 24 mila abitanti edificata in riva al mare nel sito dell' antica Lilibeo presso il capo Boeo. È distante da Trapani 15 miglia legali, da Paceco 12, da Mazzara 12 e 20 miglia da Salemi che è il comune più vicino dell' interno. Vasto e fertile è il suo territorio e di anno in anno vi si aumentano le piantagioni di viti, dacchè il suo vino è tanto ricercato dagli stranieri e se ne fa gran traffico. Il buon guadagno che si ottiene da quella produzione serve d' incitamento per migliorare la coltura delle terre lontane dalla città. Nè i possessori di quelle tarderanno ad intraprendere tali miglioramenti, tosto che si costruiranno le strade statuite, e le attuali solitudini saranno animate da' villaggi che si edificheranno nella ripartigione de' demanî comunali. Le due cospicue città di Trapani e di Marsala diventeranno gli emporî ed i centri d' industria e di commercio dell' intero distretto e della maggior parte della provincia. Intanto la seconda città situata presso il capo Boeo, che si deve considerare come l' estremità della penisola italica e che nel tempo stesso è il promontorio più vicino all' Africa, già conosce i vantaggi della sua posizione. I ricordi della grandezza ed opulenza dell' antica Lilibeo le fanno meglio avvertire il bisogno di estendere le sue relazioni commerciali e di avere una propria marina mercantile. Con questo disegno ha intrapreso l' edificazione di un porto, che tosto condurrà a compimento.

Il distretto di Mazzara ha per confini a settentrione il fiumicello di Marsala ed a ponente il fiume Bilici. Verso settentrione ne formano il limite due linee che condotte da' rami superiori de' due anzidetti fiumi vanno a concorrere ad angolo ottuso nel gruppo di monti della catena. La costa del mare Africano rivolta a libeccio ed una porzione di quella che guarda mezzogiorno, determinano il suo confine dalla parte del mare. Dall' anzidetto gruppo di monti si spiccano tre diramazioni di colline verso il lido, la prima compresa tra i corsi de' fiumi di Marsala e di Mazzara, la seconda tra il fiume di Mazzara e l' altro detto Arena e la terza tra questo ultimo fiume ed il Bilici. La città di Salemi di 12200 abitanti è situata tra i monti presso il vertice dell' angolo anzidetto. Le due prime diramazioni di colline sono affatto disabitate, e sol nel breve tratto della costa tra le foci de' fiumi Mazzara e Arena sorge la città di Mazzara. Sul dorso della terza diramazione sono situati i comuni di Castelvetrano di 12700 abitanti, di Campobello di 3200, di Partanna di 10600 e di S. Ninfa di 4900. È qui il luogo di notare che in tutta la vastità della superficie disabitata de' due distretti di Trapani e Mazzara si trovano campagne fertilissime e situazioni amene e salubri per edificarvi città e villaggi che in breve tempo perverrebbero a gran prosperità. Al presente la sola causa di quelle solitudini e di que' deserti consiste nella distribuzione delle terre in vasti feudi inalienabili. Ma dopo l'abolizione della feudalità e de' fedecommessi riparten-

dosi le vaste tenute in poderi di discreta estensione i nuovi possessori vi richiameranno gli agricoltori per farli ben coltivare, e quindi in breve tempo vedrannosi ingrandire i villaggi che nella ripartigione de' demanî comunali a qualunque costo convien edificare. I consigli provinciali debbono rivolgere le loro speciali cure all' edificazione di que' villaggi che formano la base fondamentale del miglioramento dell'agricoltura nella Sicilia.

Mazzara è un' antica città di 8400 abitanti ora capo luogo del distretto. È sede vescovile ed ha un numeroso clero. Dista 12 miglia da Marsala, 8 da Campobello, 10 da Castelvetrano e 15 da Salemi. Siccome Lilibeo, dalle cui rovine è sorta Marsala, era una cospicua città ne' tempi della civiltà siciliana, così Mazzara primeggiò ne' tempi delle calamità della Sicilia. Essendo quella città vicina alle coste dell' Africa donde vennero i Saraceni a conquistare la Sicilia, così essi la prescelsero per luogo di sbarco e per una delle principali sedi della loro dominazione. Essa inoltre diede il nome al vallo principale che comprendeva la metà della Sicilia, e che orà è diviso in quattro provincie. Questa città emula di Marsala ben comprende l' importanza di avere un porto, per attirare a sè almeno il commercio del proprio distretto. Dilatandosi nel mare la foce del fiume che lambisce il perimetro della città, si ha il disegno di edificare in continuazione un porto mercantile. Bisogna accuratamente studiare le circostanze locali per giudicare se sia opportuno il sito prescelto. Intanto con questa

impresa Mazzara diverrebbe l'emporio de' popolosi vicini comuni, nè deve arrestarsi pel timore della rivalità de' vicini porti di Marsala e di Trapani. Primieramente è vantaggioso che sieno molti i luoghi d'imbarco delle derrate che si producono nell'interno, affinchè sieno minori le spese di trasporto. In secondo luogo è da considerare che il commercio marittimo non ha limiti e quello della Sicilia sarà più attivo secondo che si aumenterà la marina mercantile delle diverse città marittime, e si renderanno agevoli le comunicazioni dall'interno verso quelle città.

È tutto montuoso il suolo del distretto di Alcamo. In esso si aggruppano i monti dell'estremità della catena, che dal Peloro fino al capo di S. Vito si stende lungo la costa settentrionale bagnata dal Tirreno. Sembra che la natura abbia voluto ben segnare il termine della catena che signoreggia su quel mare, facendo spiccare dalla sua estremità una gran diramazione che tanto s'innoltra nel mare sotto il nome di Capo S. Vito. Il distretto di Alcamo ha per confini a settentrione il mar Tirreno, ad oriente il fiume Floti che lo divide dal distretto di Palermo, e poscia il tronco superiore del Bilici che lo separa dall' altro di Corleone, ad occidente le falde della diramazione del Capo di S. Vito ne formano il limite rispetto a quello di Trapani, ed a mezzogiorno confina co' distretti di Mazzara e di Sciacca. Il Fiume freddo con diversi rami discende dalle falde settentrionali della catena e dopo aver accolto pa-

recchi influenti va a metter foce nel Tirreno quasi nel mezzo della costa che circonda il golfo di Castellammare. Le falde orientali di una diramazione della catena scaricano le acque nel fiume Floti, e il Bilici accoglie le acque che discendono dalle falde meridionali della catena.

La città di Alcamo di 15600 abitanti capo luogo del distretto è situata sopra una diramazione che dalla catena si spicca verso il mare. Vasto e fertile è il suo territorio, nel quale di anno in anno si aumentano le piantagioni di viti, dacchè nella città si è stabilita una gran fattoria, ove si apparecchia il vino alla foggia di quello di Marsala. Il comune di Castellammare di 8100 abitanti sorge presso il mare nel fondo del golfo del nome stesso. Il comune di Calatafimi di 8300 abitanti e l'altro di Vita di 3400 abitanti sono situati tra i monti a poca distanza dal distretto di Trapani. Tutta la grande estensione di suolo compresa tra il golfo di Castellammare, i comuni di Alcamo e di Calatafimi ed il promontorio di S. Vito ora è disabitata. In mezzo a quella contrada sorgeva un tempo la cospicua città di Segesta le cui medaglie si ammirano per la perfezione del disegno. I soli monumenti della sua grandezza consistono negli avanzi di un antico tempio situato sull'alto di una collina, che i viaggiatori vanno a visitare per osservare i pregi della sua nobile architettura. La maggior parte della superficie del distretto si distende tra la linea che congiugne Alcamo, Calatafimi e Vita, ed il contorno che confina co' distretti

di Palermo, Corleone, Sciacca e Mazzara. In quella vasta estensione v'ha il solo comune di Macellaro di 2100 abitanti situato sull' alto de' monti presso il confine del distretto di Corleone. Sorgono poco lungi da quello del distretto di Sciacca il comune di Gibellina di 5000 abitanti, quello di Salaparuta di 3700 e l'altro di Poggioreale di 3100. Ma pur è fertile il suolo della descritta contrada, la quale è spopolata per essere distribuita in vasti feudi. Tanto in essa quanto nel territorio dell'antica Segesta si vedrà risorgere una florida coltura delle terre, quando per la suddivisione delle grandi tenute e per la ripartigione de'demanî comunali una numerosa popolazione coltivatrice si spanderà nelle campagne e ne'villaggi che si edificheranno ne' siti più acconci.

Nella provincia di Trapani, come in tutta la Sicilia, si veggono vaste solitudini, ove un tempo fiorivano cospicue città. Abbiamo dinanzi notato che non esservi tugurio o capanna in tutto quel vasto territorio in mezzo al quale sorgeva la rinomata città di Segesta. Volgendo lo sguardo all' intorno degli avanzi dell' opulenta città di Selinunte situata in riva in mare, miri da per tutto estese solitudini. La barbarie prendea diletto nel distruggere le opere dell'antica civiltà e si rifuggiva ne'luoghi alpestri, che coperti di boschi erano addetti alla pastorizia. Ma non sono cangiate l' amenità e la fertilità delle campagne che rendevano ricche e potenti le antiche città. Or cessati gli ostacoli politici che ne impedivano il risorgimento, la moderna civiltà sotto

gli auspicî di un generoso Principe deve riparare le antiche ingiurie, e far valere i doni che la natura ha largamente conceduto alle due Sicilie.

Strade della provincia di Trapani.

Una delle prime strade costrutte in Sicilia fu quella che da Palermo conduce a Trapani. La quale a miglia 3 $\frac{1}{2}$ dalla prima città conduce a quella di Morreale situata alle falde di uno de' monti che circonda la pianura di Palermo. Da Morreale sale sempre con pendenze che oltrepassano l'otto per cento fino sull'alto del dorso della diramazione che si distende fino al capo Gallo, ed indi scendendo giugne a Partenico al miglio 15. Con più discrete pendenze si prolunga fino al ponte Finocchio sul Floti confine della provincia di Trapani a miglia 22 $\frac{1}{2}$ da Palermo. Dal ponte anzidetto monta sul dorso di un'altra diramazione sulla quale è edificata la città di Alcamo a 26 miglia da Palermo. Da Alcamo discendendosi nella valle del Fiume Freddo, e passandosi indi in quella di un suo influente con un andamento naturalmente rotabile di dolci pendenze si sarebbe giunto appiè delle falde della diramazione che forma il promontorio di S. Vito, ove il dorso de' monti è men alto. A que' tempi però non si badava a ripidezza di pendenze, nè a lunghezza di cammino, e si costruivano le strade con lo scopo di farle servire come traverse comunali. Quindi non si ebbe difficoltà di abbandonare l'anzidetto andamento e di deviare dalla sua direzione

per condurre la strada a traverso del comune di Calatafimi situato sull'alto di un contrafforte che si spicca dalla catena. Con ripide pendenze che oltrepassano il 10 per 100 si salì fino a quel comune distante da Alcamo per 9 miglia, e poscia con ugual ripidezza si discese fino al sito medesimo ove andava a terminare il descritto naturale andamento. Così per favoreggiare il comune di Calatafimi si allungò di 4 miglia il cammino, e si tracciò la strada con ripide pendenze per non renderla molto più lunga. Dalla discesa di Calatafimi a Trapani la strada non fu mal tracciata, e solamente si desidera che alcune pendenze fossero state di un'inclinazione più dolce. È Trapani distante da Calatafimi per miglia $19\frac{1}{2}$, da Alcamo per miglia $28\frac{1}{2}$ e da Palermo per miglia $54\frac{1}{2}$.

Costrutta la strada da Palermo a Trapani, la provincia ben si avvisò di diramare dalla discesa di Calatafimi una strada che passando per Vita conducesse a Salemi. Questo comune di 12200 abitanti è situato quasi nel centro della provincia, dal quale conviene spiccare i rami di comunicazione con Marsala, Mazzara, Castelvetrano e Sciacca. In fatti compiuto il tratto dalla discesa di Calatafimi a Salemi, s'intraprese la costruzione della strada che dal secondo comune deve menare alla città di Marsala.

Comunque il consiglio provinciale di Trapani con l' intendimento di accelerare la costruttura delle strade proponesse una tassa abbastanza forte in grani addizionali alla contribuzione fondiaria, pure se ne conseguivano scarse somme per provvedere a tutti i

bisogni dell' amministrazione civile ed alla costruttura delle strade. Per la qual cosa queste ultime doveano procedere lentamente, e finora le porzioni compiute a spese della provincia e de'comuni consistono nel tratto dalla discesa di Calatafimi a Salemi di 8 miglia di lunghezza, in quello da Trapani a Paceco di miglia 2 ½ e nell' altro di 6 miglia da Marsala verso Salemi. Intanto la provincia di Trapani che contiene pochi popolosi comuni situati a gran distanza tra loro, meglio di tutte le altre sentiva il bisogno delle strade rotabili per migliorare l' industria campestre e per promuovere il traffico. In tale situazione essa fu una delle prime a comprendere l' importanza delle strade statuite col Real decreto de' 17 dicembre 1838, ed a proporre i mezzi necessarî per la loro esecuzione.

Essendo quasi circolare la superficie della provincia di Trapani, il cui contorno per la massima parte è bagnato dal mare, e la popolosa città di Salemi essendo situata presso a poco nel centro, è manifesto che le strade più importanti sono quelle che dal centro conducono alle cospicue città poste in riva al mare. Inoltre essendo quasi tutto deserto e mal coltivato il suolo della provincia, è chiaro che le strade le quali come altrettanti raggi l'intersegherebbero, per la facilità delle comunicazioni vi promuoverebbero il miglioramento dell' agricoltura. La comunicazione rotabile con Trapani si trova già eseguita, congiugnendosi alla discesa di Calatafimi la strada di Salemi con quella di Trapani. Dal medesimo sito di congiungi-

mento la strada attuale conduce ad Alcamo ed indi a Palermo. Quindi le strade da costruirsi in preferenza sono quelle che da Salemi si debbono volgere a Marsala, a Mazzara, a Sciacca ed a Castellammare.

La strada da Trapani alla discesa di Calatafimi e l'altra da costruire da Mazzara per Campobello e Castelvetrano a S. Ninfa formano i due lati di un vasto trapezio, la cui base minore sarebbe l'altra strada da S. Ninfa per Salemi alla discesa di Calatafimi, e la maggiore sarebbe il lido da Trapani a Mazzara. In tutta l'aia di quel vasto trapezio non trovandosi un comune o villaggio, ognuno ben comprende di qual utilità sia la strada che congiugnendo le due popolose città di Salemi e di Marsala, lo dividerebbe quasi in due parti uguali. Da' terreni adiacenti a quella strada di 20 miglia di lunghezza con facilità si spedirebbero le produzioni in Marsala e per conseguenza i possessori di quelli profitteranno bene di questo vantaggio per ben coltivarli e ritrarne abbondanti produzioni. Essendo perciò necessario che in esse terre si stabilissero i coltivatori, i possessori anzidetti non tarderebbero a costruire case rurali sulla fronte della strada rotabile. Più efficacemente si promuoverebbero tali edifizî, se nella ripartigione de' demanî comunali l'amministrazione potesse riunire in villaggi lungo la strada le case coloniche. L'altra strada da Salemi a Mazzara di 22 miglia di lunghezza deve passare pel comune di S. Ninfa di 4900 abitanti a miglia 5, per quello di Castelvetrano di 12700 a miglia 11 $\frac{1}{2}$, e per l'altro di

Campobello di 3200 abitanti a 15 miglia. Per la vicinanza degli anzidetti popolosi comuni riuscirebbe più agevole di fare stabilire nelle terre adiacenti alla strada una numerosa popolazione coltivatrice.

Per l'andamento verso Sciacca Salemi sarebbe distante da S. Ninfa miglia 5, da Partanna miglia 8, da Montevago miglia 12, da S. Margherita miglia 15, da Menfi miglia 22 e da Sciacca miglia 33. Per la strada attuale da Salemi alla discesa di Calatafimi v' ha la distanza di miglia 8 e fino a Trapani di miglia 27. La medesima città di Salemi è lontana da Calatafimi miglia 9 da Alcamo miglia 18 e da Palermo miglia 44. Quindi da Palermo per Alcamo e Salemi a Marsala vi sarebbe la distanza di 64 miglia e da Palermo a Mazzara pel medesimo andamento di Alcamo e Salemi si novererebbero 66 miglia. All'incontro Palermo per la via di Trapani è distante miglia 69 $\frac{1}{2}$ da Marsala e miglia 81 $\frac{1}{2}$ da Mazzara. Dalla discesa di Calatafimi conducendosi un ramo di strada di 8 miglia fino a Castellammare, Salemi sarebbe distante dal mar Tirreno per 16 miglia. Ne' progressivi miglioramenti costruendosi la strada da Salemi direttamente a Mazzara di 15 miglia di lunghezza, si aprirebbe una comunicazione alla vasta contrada deserta compresa tra le due anzidette città. Per questa via Mazzara sarebbe lontana da Palermo miglia 59. Per la sua posizione dunque la popolosa città di Salemi sarebbe il centro del traffico interno di tutta la provincia.

Comunque grandi potessero essere i vantaggi della

città di Salemi per la sua posizione centrale, di gran lunga maggiori sarebbero quelli che pel commercio marittimo ritrarrebbero le città di Trapani, di Marsala e di Mazzara, qualora anche queste due ultime città avessero un buon porto. Per questo riguardo è di grande importanza la strada statuita col real decreto de' 17 dicembre 1838 che da Trapani per Marsala deve condurre a Mazzara. Essa sarebbe lunga miglia 27; cioè, miglia 15 da Trapani a Marsala e miglia 12 dalla seconda città a Mazzara. Porgerebbe una comunicazione alle fertilissime terre adiacenti al lido che ora si veggono spopolate e mal coltivate, e farebbe sorgere ne' siti più acconci della costa numerosi villaggi.

Col citato real decreto fu prescritta la costruzione di due strade, le quali procedendo da Alcamo avessero menato l'una a Castellammare e l'altra pe' bagni segestani fin sotto Calatafimi. Il primo tratto di tre miglia fino al passaggio di Fiume Freddo deve essere comune all' una ed all'altra. La seconda formerebbe l'importante correzione della salita e discesa di Calatafimi. Bisogna attentamente studiare il terreno per condurre la seconda strada presso il principio di quella di Salemi. Così la distanza da Alcamo a Castellammare sarebbe di 7 miglia, quella da Alcamo alla discesa di Calatafimi di 8 miglia e l'altra dal principio della strada di Salemi a Castellammare sarebbe pure di 8 miglia.

È anche necessario dare una comunicazione più breve e diretta alle città di Mazzara e di Castelvetrano

con Menfi e Sciacca. Con questo disegno da Campobello e da Castelvetrano si traccerebbero due strade convergenti al medesimo punto del confine, per prolungarsi a Menfi ed indi a Sciacca. La convergenza delle due linee è necessaria per costruire un solo ponte sul Bilici e per continuare con un solo ramo la strada dal confine a Menfi.

Per le falde de' monti su i quali sono situati i comuni di Gibellina, di Salaparuta e di Poggio reale conducendosi una strada che da S. Ninfa o da Partanna andasse ad incontrare quella da S. Giuseppe a S. Margherita, i tre anzidetti comuni con brevi traverse aprirebbero le loro comunicazioni verso Salemi, Sciacca e Palermo. Di tutti i comuni della provincia resterebbero privi di strade rotabili i due soli di S. Giuliano e di Macellaro, il primo de' quali è situato sulla vetta di un alto monte isolato, ed il secondo è posto presso il dorso della catena. Oggi non è più il tempo in cui le popolazioni per trovar sicurezza si rifuggivano negli alpestri monti. Ora cercano il modo di discendere a coltivare le fertili pianure per menarvi una vita più agiata, e ben volentieri si stabiliscono ne' campi che coltivano, purchè possano edificarvi un tugurio.

Ecco intanto il solito specchio posto a mostrare quali strade sono fatte e quali restano da fare in questa provincia.

Strade costrutte nella provincia di Trapani.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Dal ponte Finocchio confine della provincia a Trapani	32
Da Trapani a Paceco, tranne un miglio comune con la strada regia	2 1/2
Dalla discesa di Calatafimi a Salemi	8
Da Marsala a Salemi il tratto compiuto	6
Totale miglia	48 1/2

Strade da costruirsi nella provincia di Trapani.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Da Salemi a Marsala il tratto da costruirsi	14
Da Salemi per S. Ninfa e Castelvetrano a Mazzara	22
Da Salemi a Mazzara direttamente	15
Da S. Ninfa per Partanna al confine della provincia	6
Da Castelvetrano al Bilici verso Menfi	5
Da Campobello al Bilici verso Menfi	5
Da Trapani a Marsala la porzione da costruirsi	11 1/2
Da Marsala a Mazzara	12
Da Alcamo a Castellammare	7
Da Alcamo alla discesa di Calatafimi la porzione da costruirsi	5
Da S. Ninfa per le falde de' monti di Gibellina, Salaparuta e Poggio reale ad incontrare la strada da S. Giuseppe a S. Margherita	9
Totale miglia	111 1/2

Quadro delle antiche strade rotabili della Sicilia.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Da Palermo a Messina per Adernò e Randazzo . . .	185
Da Palermo a Messina per Catania 191 e da Adernò per Catania a Messina.....................	70
Traversa di Caltanissetta.......................	8
Da Palermo a Trapani.........................	54 1/2
Da Palermo a Bisacquino.......................	42
Da Palermo a S. Giuseppe meno il tratto comune colla strada di Trapani......................	7 1/2
Da Palermo a Termini ed a Fiume Torto meno il tratto di 3 miglia comune con la strada di Messina.	23
Da Palermo a Girgenti i nuovi tratti con quello da Comitini al molo.........................	24 1/2
Da Palermo a Favarotta.......................	17 1/2
Da Palermo a Montelepre......................	12 1/2
Da Messina al Faro...........................	6
Da Messina al fiume Salicà.....................	23
Dalla discesa di Calatafimi a Salemi.............	6
Traverse in varie Province.....................	26
Totale miglia.........	505 1/2

Quadro delle strade da costruirsi in Sicilia in virtù del real decreto de' 17 dicembre 1838.

	MIGLIA LEGALI		
	LUNGHEZZA totale.	PORZIONI costrutte.	PORZIONI costruirsi.
Da Palermo per Termini, Polizzi, Calascibetta e Piazza a Caltagirone.......	96	31	65
Da Palermo per Termini a Cefalù......	39	29	10
Da Palermo pel Fondaco di Manganaro al molo di Girgenti................	78	54	24
Da Palermo per S. Giuseppe, Corleone e Bisacquino a Sciacca...............	63	26	37
Da Palermo per S. Giuseppe e Menfi a Sciacca..........................	51	16	35
Da Trapani per Marsala a Mazzara.....	27	3 1/2	23 1/2
Da Salemi per Castelvetrano a Mazzara.	22		22
Da Salemi a Marsala.................	20	6	14
Da Alcamo a Castellammare ed alla discesa di Calatafimi................	12		12
Da S. Ninfa per Partanna a S. Margherita.	10		10
Da Catania a Siracusa................	35	13 1/3	21 2/3
Da Siracusa per Noto e Modica a Terranova...........................	73	22	51
Da Caltagirone a Lentini per Scordia...	28	16	12
Da Caltagirone per Militello e Francofonte a Lentini....................	28	10	18
Da Caltagirone a Vizzini.............	13		13
Da Caltagirone a Terranova...........	20		20
Da Caltanissetta per Barrafranca a Piazza.	32		32
Da Barrafranca per Riesi e Butera a Terranova...........................	31		31
Da Barrafranca a Mazzarino..........	5		5
Da Caltanissetta per Canicattì a Comitini.	30	10	20
Da Canicattì a Licata................	21	4	17
Da Girgenti per Siculiana e Montallegro a Sciacca.........................	36		36
Da Messina a Patti..................	37 1/2	23	14 1/2
Da Leonforte per Nicosia a Mistretta...	29		29
Da Termini per Caccamo a Mezzojuso..	20	7 1/2	12 1/2
Traverse di Corleone a Mezzojuso di 9 miglia, di Miserocannone di 3 miglia, di Favarotta a Partenico di 8, di Augusta di 7 1/2, di Spaccaforno a Pozzollo di 6, di Favara di 6 1/2........	40		40
Totale miglia........	916 1/2	271 1/3	645 1/6

Quadro delle strade approvate con reali rescritti o proposte.

	LUNGHEZZA IN MIGLIA legali.
Da Petralia per Gangi e Nicosia a Bronte........	45
Da Randazzo al ponte di Calatabiano............	18
Da Gangi per Castelbuono a Cefalù.............	25
Da Cefalù a Patti..............................	60
Da Patti a Randazzo...........................	28
Dalla marina di Salicà per Novara al Pisciaro.....	38
Da Calascibetta a Caltanissetta..................	16
Da Calascibetta per la valle del Dittaino a Catania.	42
Da Piazza per Aidone e per la Piana a Catania miglia 38, da dedursi miglia 11 del tratto della strada da Caltagirone a Catania.................	27
Da Caltagirone a Catania miglia 36 2/3; da dedursi i tratti eseguiti di miglia 12 2/3..............	24
Da Caltagirone per Biscari a Vittoria............	20
Da Vizzini per Palazzolo e Floridia a Siracusa.....	38
Da Vizzini per Chiaromonte a Ragusa...........	19
Da Palazzolo a Noto..........................	15
Da Palazzolo a Ragusa........................	12
Da Palazzolo a Sortino........................	9
Da Mazzarino a Butera........................	10
Da Terranova a Licata........................	16
Da Licata per Palma a Girgenti................	25
Da Canicattì per Castrofilippo a Favara..........	11 1/2
Da Canicattì per Naro a Palma..................	15
Da Menfi a Campobello di Mazzara.............	11
Dal Bilici a Castelvetrano......................	5
Da Salemi a Mazzara direttamente..............	15
Traverse di varie province.....................	63 1/2
Totale miglia.........	608

FINE.

INDICE.